SÉRIE A N° 54

UNIVERSITÉ DE STRASBOURG
FACULTÉ DE DROIT ET DES SCIENCES POLITIQUES

# LE DÉVELOPPEMENT DES Courants Commerciaux de l'Alsace DEPUIS LA GUERRE

THÈSE pour le DOCTORAT d'ETAT

*Présentée et soutenue*

PAR

**Alphonse BARTHELMÉ**

JURY DE LA THÈSE :

Président : M. LAUFENBURGER, professeur.
Suffragants : M. GEMAEHLING, id.
M. BEAUCOURT. id.

LIBRAIRIE ISTRA
MAISON D'ÉDITION DE L'IMPRIMERIE STRASBOURGEOISE
15, S Rue des Juifs, 15
STRASBOURG

1931

# LE DÉVELOPPEMENT
# des Courants Commerciaux de l'Alsace
# DEPUIS LA GUERRE

SÉRIE A N° 54

UNIVERSITÉ DE STRASBOURG
FACULTÉ DE DROIT ET DES SCIENCES POLITIQUES

# LE DÉVELOPPEMENT DES Courants Commerciaux de l'Alsace DEPUIS LA GUERRE

THÈSE pour le DOCTORAT d'ETAT

*Présentée et soutenue*

PAR

**Alphonse BARTHELMÉ**

JURY DE LA THÈSE :

Président : M. LAUFENBURGER, professeur.
Suffragants : M. GEMAEHLING, id.
M. BEAUCOURT, id.

LIBRAIRIE ISTRA
MAISON D'ÉDITION DE L'IMPRIMERIE STRASBOURGEOISE
15, Rue des Juifs, 15
STRASBOURG

1931

*La Faculté n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions émises dans les thèses. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.*

# PRÉFACE

*Un ouvrage sur les courants commerciaux d'une région française quelconque n'offrirait que peu d'intérêt. Mais, par contre, une étude sur l'Alsace, province qui n'est retournée que depuis douze ans dans la communauté française après en avoir été séparée pendant quarante-huit années et qui dans ces douze ans a dû changer complètement son mécanisme de production et son organisation commerciale, ne semble-t-elle pas utile? Elle donne une image fidèle de la complication d'un problème économique posé par l'après-guerre. « Problème difficile, disait le 14 Septembre 1930, à Strasbourg, M. Pierre Laval, Ministre du Travail chargé des affaires d'Alsace et de Lorraine, puisqu'il s'agissait pour la première fois de transformer complètement l'orientation d'une région économique très évoluée dans sa technique et fortement spécialisée dans sa production ». Problème, ajouterons-nous, qui paraît aujourd'hui résolu.*

*Pour bien saisir les facteurs qui, en ce moment, régissent l'activité commerciale de l'Alsace, c'est toute une histoire du commerce alsacien qu'il faudrait écrire, histoire pour laquelle les documents ne manquent certes pas et qui, espérons-le, sera écrite un jour. Nous nous sommes simplement bornés, ne voulant pas aborder cette tâche qui nous aurait conduit trop loin, à faire commencer cette étude au début du* XIX^e^ *siècle. Mais le passé économique de l'Alsace remonte à bien plus haut. Si, en effet, l'Alsace ne forma une unité politique qu'au début du Moyen-Age, sous les Carolingiens et les empereurs de Saxe et de Franconie, elle forma de tout temps une unité économique. Enfermée entre les Vosges et le Rhin, elle est séparée de tous ses voisins, sauf de ceux du Nord, par des limites naturelles qui ne constituent toutefois pas des obstacles infranchissables s'opposant aux rapports et aux échanges avec les pays limitrophes. Elles ont plutôt canalisé ces échanges et forcé les courants commerciaux à emprunter le goulot étroit qu'est la dépression rhénane à son origine.*

*L'Alsace doit sa vocation commerciale à cette situation géographique privilégiée. Elle fut longtemps le point de passage obligé de tous les produits qui allaient de France et de Suisse en Allemagne et qui venaient de Rhénanie en France. Un*

*vieux dicton disait de Strasbourg: « Wäre Strassburg vom Himmel gefallen, es wäre nicht besser zu liegen gekommen »* (1). *C'est à Strasbourg que, dès le* XII^e *siècle, venait se briser le courant des marchandises qui remontaient la vallée rhénane, c'est à Strasbourg également qu'étaient chargés les produits originaires d'Italie et de Bourgogne qui descendaient le Rhin. Ce transit et un trafic florissant de produits agricoles, notamment des vins mûris sur les coteaux des Vosges et vendus en Allemagne, en Hollande, dans les Pays Scandinaves et en Angleterre, enrichirent l'Alsace qui, au* XIII^e *siècle d'abord, au* XVI^e *siècle ensuite, était une des parties les plus vivantes de l'Europe. Plusieurs siècles ont façonné la mentalité commerciale de l'Alsace et l'ont préparée à ses destinées économiques.*

◉ ◉ ◉

*Il nous reste encore à remercier à cet endroit tous ceux qui nous ont aidé dans notre travail: en première ligne M. le Professeur* LAUFENBURGER, *de la Faculté de Droit de Strasbourg, qui a été pour nous un guide extrêmement précieux;* M. BECKER, *de l'Office de Statistique d'Alsace et de Lorraine;* M. THOMAS, *Syndic du Syndicat industriel alsacien;* M. MOEDER, *Secrétaire général de la Chambre de Commerce de Mulhouse;* M. LASCH, *Secrétaire de la Chambre de Commerce de Colmar;* M. BANZET, *chef du Service du Commerce extérieur à la Chambre de Commerce de Strasbourg;* M. LAEDERICH, *chef du Bureau de transport à la Chambre de Commerce de Strasbourg;* M. URBAN, *président du Syndicat des planteurs de houblon;* M. SYLVAIN LÉVY, *président du Syndicat des négociants en houblon d'Alsace et de Lorraine;* M. WALTER, *président de l'Association des viticulteurs d'Alsace et de Lorraine;* M. LÉVY, *directeur général des Grands-Moulins de Strasbourg; M. le directeur des Douanes de Strasbourg et* M. BIEDERMANN, *chef du Contentieux des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.*

*A. B.*

(1) Si la ville de Strasbourg était tombée du ciel, elle n'aurait pu mieux tomber.

R.UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

# INTRODUCTION

## Le Commerce alsacien au XIX^e^ siècle

CHAPITRE PREMIER

# L'intégration de l'Alsace au marché français

A l'époque où Napoléon Ier prit en France les rênes du gouvernement, l'avenir commercial de l'Alsace était gravement compromis.

Jusqu'en 1790, l'Alsace, province « d'étranger effectif », avait vécu commercialement en dehors de la communauté française. La frontière douanière se trouvait sur les Vosges, où 216 bureaux de douane contrôlaient l'entrée des marchandises venant d'Alsace dans le territoire des cinq grosses fermes et la sortie des produits français en Alsace (1).

Le reculement des barrières douanières au Rhin, décidé en principe par l'Assemblée Constituante dans la nuit du 4 août 1789, coupa brutalement l'Alsace de ses anciens débouchés. Un certain moment ce fut la déroute dans l'agriculture, le commerce et l'industrie alsaciens. Un industriel de Colmar écrit à ce moment:

« La ci-devant Province d'Alsace est menacée d'une ruine très prochaine. Son commerce est anéanti. Le reculement des barrières lui ôte la faculté de commercer avec l'étranger, le nouveau tarif l'assujettit à des droits qui l'empêchent de soutenir la concurrence étrangère. C'est néanmoins avec cet étranger que l'Alsace avait ses plus grands établissements ; l'exportation seule des toiles peintes produisait pour main-d'œuvre et bénéfice annuellement de 2 à 3 millions. » (2).

(1) Les cinq grosses fermes comprenaient l'Ile-de-France, la Champagne, la Bourgogne, le Bourbonnais, l'Orléanais, le Berry, la Touraine, le Poitou, l'Anjou, le Maine, le Perche, la Normandie et la Picardie. Toutes les autres provinces étaient soit « réputées étrangères », comme la Bretagne, la Franche-Comté et la Provence, soit « à l'instar de l'étranger effectif » ou d'étranger effectif (Alsace, Lorraine, Trois Evêchés).

(2) Réclamation de la ci-devant Province d'Alsace, publiée par Haussmann Frères et Compagnie, entrepreneurs de la Manufacture de toiles peintes située près de Colmar. Versailles 1791.

Le commerce alsacien se releva de cet engourdissement, d'abord sous l'influence d'une cause occasionnelle: le Blocus Continental, puis sous l'effet d'une cause durable: l'essor magnifique de l'industrie textile alsacienne dans la première moitié du XIXe siècle.

Avec le Blocus Continental, l'Europe, soumise à l'influence française, se trouve placée dans l'ambiance économique du Moyen-Age, époque où le trafic par mer était sans grande importance et en tous les cas fort inférieur au trafic à l'intérieur des terres. Strasbourg peut à peine suffire alors à son transit. C'est le moment où près d'un tiers de tout le commerce extérieur de la France est concentré à Strasbourg, où le commerce strasbourgeois installe des entrepôts jusque dans les anciens couvents et où les marchandises débordent des entrepôts de la ville sur les rues.

La Restauration, grande destructrice du passé napoléonien, supprime cette activité factice, que les Strasbourgeois eurent peut-être le tort de vouloir faire durer, en dépit du nouveau régime politique. Elle déplaça également le centre de gravité de l'Alsace. Jusqu'alors le Bas-Rhin et surtout Strasbourg, ville forte de ses traditions, avait été la porte d'entrée et de sortie du commerce alsacien. Ce commerce étant en déclin, alors que la grande industrie, née dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, prenait un développement immense, c'est dorénavant vers le Haut-Rhin que se portent les matières premières et du Haut-Rhin que partent les tissus peints et imprimés qui font connaître l'Alsace au dehors. De commerciale qu'elle était jusqu'alors, l'activité de l'Alsace devient industrielle.

On calculait déjà le moment où Mulhouse, jeune et débordante de vie, allait dépasser Strasbourg ensevelie dans son passé millénaire. Strasbourg, de 1815 à 1870, est sur la voie de jouer, vis-à-vis de Mulhouse, le rôle que joue aujourd'hui Aix vis-à-vis de Marseille (1).

Une fièvre de spéculation sous Napoléon Ier, un renversement des habitudes commerciales sous la Restauration, telle fut donc l'empreinte que le début du XIXe siècle donna à l'économie alsacienne. C'est bien à ce moment que doit commencer une description des courants commerciaux de l'Alsace contemporaine. Nous allons retrouver après 1870 et après 1918 les mêmes émotions, les mêmes angoisses, les mêmes incertitudes que celles qui agitèrent les négociants alsaciens dans les années troubles où naît l'industrialisme moderne et où l'Alsace, désorientée, cherche sa voie.

L'intégration au marché français ne se fit pas sans heurts, elle se fit même souvent assez maladroitement. Dans un excel-

---

(1) De 1806 à 1870, l'augmentation de la population du Haut-Rhin a été double de celle du Bas-Rhin.

lent article qu'il a publié dans la Revue de Paris (1), Charles Schmidt en a raconté les péripéties parfois malheureuses. La France aurait pu fort bien, au XIXe siècle, attirer les Etats de l'Allemagne du Sud et la Ruhr dans son orbite et reconstituer ainsi la région rhénane qui a toujours été la terre où l'Alsace puisait sa plus riche sève. Ce sont les hésitations de la politique douanière de la France qui portèrent ces états vers le Zollverein et plus tard vers l'Empire allemand. Ce sont également les hésitations de la politique douanière qui tuèrent, après 1815, le transit alsacien, une des plus vieilles formes de l'activité commerciale de l'Alsace, que nous placerons au début de ce chapitre, forcément condensé, consacré à l'incorporation de l'Alsace à l'économie française. Ce n'est qu'en seconde ligne, après avoir dessiné le cadre, que nous parlerons des courants commerciaux de l'Alsace.

## LE SYSTEME DOUANIER DE L'ALSACE DANS LA PREMIERE PARTIE DU XIXe SIECLE

La prospérité de l'Alsace sous l'Empire a eu différentes causes. Les guerres menées par Napoléon le conduisirent surtout en Autriche, en Prusse et en Russie. Il était assez naturel que l'Alsace, et en particulier que Strasbourg, qui était située à l'extrémité de l'Empire et qui était bien abritée par ses remparts contre une incursion possible des ennemis de Napoléon, devint le centre d'approvisionnement des armées françaises en campagne. Ensuite, les conquêtes de Napoléon forgèrent un bloc d'états qui furent donnés à ses parents et amis et constituèrent le plus merveilleux marché qu'on pût s'imaginer pour le commerce alsacien. La France elle-même s'aggrandit et absorba les villes hanséatiques, la Hollande, la Belgique, les Pays Rhénans et une grande partie de l'Italie. Dès lors le rêve alsacien du XVIIIe siècle se trouve réalisé. L'Alsace pouvait vendre et acheter des produits à la fois sur le marché allemand et hollandais, qu'elle connaissait de longue date, et sur le marché français, qui n'était plus séparé d'elle par des barrières douanières. Mais ce fut essentiellement le Blocus Continental, instauré par décret du 17 décembre 1807, qui amplifia le commerce strasbourgeois, en même temps qu'il plongeait dans le marasme les ports français. Il eut pour effet de fermer à peu près hermétiquement les côtes françaises au commerce extérieur et de ne laisser ouvertes que les frontières de l'Est, qui devinrent la partie vivante de la France. Plus tard, en 1836, le Président de la Chambre de Commerce de Strasbourg se souvenait encore avec regret de cette époque où Strasbourg était

(1) « La France a-t-elle eu au XIXe siècle une politique économique en Alsace et sur le Rhin? » Revue de Paris, 1924, n° 4.

« un immense entrepôt chargé d'approvisionner le reste de la France » (1). Les soieries de Lyon, les vins français, les primeurs du Midi sortaient par Strasbourg pour aller en Allemagne, dans les pays du Nord et en Russie; les denrées coloniales, le café, le sucre, l'indigo, le tabac et le coton venant de Brême, Hambourg et Amsterdam entraient en France à Strasbourg. Un autre courant portait à travers la vallée du Danube les produits de l'Orient en France et touchait encore Strasbourg. Les produits propres à l'Alsace furent submergés par ce transit et il est assez rare que l'on fasse allusion dans les documents de l'époque aux manufactures alsaciennes et à leurs débouchés. Cependant l'industrie alsacienne profita des primes accordées pour certaines fabrications destinées à concurrencer et à remplacer les produits similaires de l'Angleterre. C'est ainsi qu'une prime de 50 francs fut accordée par quintal d'ouvrages de coton expédiés sur l'étranger. De 1786 à 1810, l'outillage de l'industrie alsacienne tripla, le nombre des objets fabriqués par cette industrie quadrupla et la valeur des produits quintupla même (2). Les 22 manufactures du Haut-Rhin vendirent en 1810 pour 26 à 27 millions de toiles peintes. On comprend donc mal que Robert Lévy, dans son Histoire économique de l'industrie cotonnière (3), puisse parler d'une contraction du marché extranational de l'indiennerie pendant cette période. Il est vrai que les indienneurs se plaignaient de la prohibition d'importation des toiles de coton blanches et de la perception d'un droit prohibitif de 7 francs sur l'entrée des cotons filés. Mais ils profitèrent comme les autres manufacturiers de l'extension du marché dans un Empire qui comprenait les régions les plus actives et les plus riches de l'Europe.

Le décret d'Anvers du 2 juillet 1810, en établissant des licences d'importation et en détruisant en partie les effets du Blocus Continental, prépara la décadence du commerce d'exportation et de transit de l'Alsace. Le Blocus Continental avait cependant été prêt à remplir son but et à entraîner la ruine de l'Angleterre qui regorgeait de denrées coloniales, mais manquait du blé qu'elle s'était toujours procuré jusqu'alors sur le Continent. Au relâchement de la politique continentale à partir de l'année 1811 s'ajouta une très grave crise industrielle et commerciale qui pesa sur toutes les industries françaises et s'expliquait par l'appauvrissement de la population et les continuelles prises de sang que Napoléon avait impo-

(1) Jules Sengenwald: Aperçu historique et critique sur le commerce de Strasbourg depuis la Révolution jusqu'à nos jours. Strasbourg, 1836.

(2) P. Leuillot: L'industrie haut-rhinoise et la crise de 1811 (Journal d'Alsace et de Lorraine, 12 janvier 1930).

(3) Paris, 1912.

sées à la France. Cette crise fut encore aggravée par des mesures douanières malheureuses. Une de ces mesures frappait spécialement l'Alsace. Les provisions de coton écru faites par les manufacturiers à l'étranger furent frappées de séquestre et on les laissa s'avarier malgré les réclamations indignées des industriels du Haut-Rhin. D'autre part, les droits sur l'importation des matières premières nécessaires à l'indiennerie varièrent dans des proportions étonnantes. Afin d'écarter la crise des débouchés qui, en 1811, apparaît menaçante à l'horizon, les fabricants du Haut-Rhin sollicitèrent des « bontés paternelles de l'Empereur » les mesures suivantes:

« La levée pure et simple du séquestre pesant depuis sept mois sur les cotons écrus achetés à l'étranger;

« La stabilité du tarif sur les matières premières, afin d'éloigner d'eux toute crainte d'être troublés ou ruinés dans leurs spéculations;

« Que le Gouvernement facilitât les achats et l'arrivage des cotons, qu'il modérât les droits d'entrée sur ces mêmes cotons et les substances tinctoriales exotiques;

« Qu'il continuât à encourager efficacement la culture des substances colorantes et des cotons dans toutes les parties de l'Empire français où elle peut réussir. » (1).

Bien qu'une prime de 220 francs fût accordée à partir du 1er septembre 1811 par quintal de toiles, bonneterie et autres ouvrages en coton, ainsi qu'aux cotons filés exportés à l'étranger par Strasbourg, la crise ne fut pas conjurée. Le transit ne reprit pas, lui non plus, l'éclat qu'il avait eu pendant la période qui va de 1807 à 1811.

Après la chute de Napoléon et la cessation du Blocus Continental, beaucoup de maisons de commerce de Strasbourg périclitèrent tout à fait. La France se réduit de nouveau aux limites d'avant 1789, et l'Alsace cesse définitivement de faire partie de la grande communauté rhénane. En 1815, un double mouvement d'opinion se dessine en France, qui se proposait d'une part de continuer le régime protectionniste sous lequel l'industrie s'était si bien portée et de l'étendre même à l'agriculture, d'autre part de dédommager les ports de mer de leur longue inactivité forcée. Les deux mouvements furent néfastes pour l'Alsace. Le premier, parce que l'industrie et l'agriculture alsaciennes n'étaient en grande partie pas encore orientées vers la France et qu'il fut impossible de dévier brusquement les anciens courants commerciaux et de les reporter en France. Le second, parce qu'il aboutit rapidement au vote de dispositions législatives qui donnèrent un véritable monopole du commerce extérieur aux ports de mer.

Une loi du 28 août 1816 interdit l'importation des denrées

(1) P. Leuillot, loc. cit.

coloniales par voie de terre. En même temps, une surtaxe d'entrepôt était établie sur les autres produits qui entraient en France par l'intermédiaire d'un port étranger, c'est-à-dire en fait sur tous les produits venant en Alsace des pays non européens, d'Angleterre, des Pays du Nord et de la Russie qui n'avaient, jusqu'à ce moment, jamais utilisé les ports français. L'année suivante, les ports francs étaient supprimés. Ces mesures, de l'avis de Sengenwald, qui, comme beaucoup de Strasbourgeois, était resté attaché sous la Restauration à l'Empire, devaient servir de représailles contre le commerce strasbourgeois pour le punir de son attachement à Napoléon Ier (1). On alla même, dans la séance de la Chambre du 15 avril 1816, jusqu'à faire à Strasbourg un reproche de fournir des denrées coloniales à la Suisse. En tous les cas, ces mesures ne frappaient que l'Alsace. Contre elles, une levée unanime de boucliers s'organisa. Le Conseil général du Bas-Rhin avait déjà insisté en juin 1816 sur le maintien des franchises alsaciennes. En 1817, une pétition largement divulguée expose sur un ton très vif les revendications du commerce de Strasbourg (2). Strasbourg, y dit-on, est une des plus anciennes villes commerciales du Rhin et la plus considérable d'entre elles. Elle a vu depuis cinquante ans sa prospérité déchoir constamment. Le commerce de transit, qui rapportait 3.000.000 par an, lui a été enlevé par la rive droite du Rhin. Il est indispensable de rétablir le transit pour les denrées coloniales et étrangères; le port de Strasbourg doit en effet être considéré comme une continuation des ports de Hollande et de Belgique. De plus, les ports français de Nantes et du Havre exigeaient le paiement au comptant ou dans les trois mois, alors qu'Anvers et Amsterdam, disposant d'immenses capitaux, accordaient du crédit à six, neuf et même douze mois. La comparaison des prix de transport des ports étrangers et des ports français à Strasbourg démontrait d'ailleurs amplement le bien-fondé de ces revendications. Le frêt d'Anvers, d'Amsterdam ou de Rotterdam sur le Rhin à Strasbourg était à ce moment de 18,90 frs les 100 kilos, tandis qu'on payait au même poids 36 frs pour des marchandises importées du Havre. Achetés à Londres, 50 kilos de poivre revenaient, rendus à Strasbourg, à 100,53 frs, tandis que le même poivre acheté au Havre coûtait 128,30 frs; pour le café, le prix des 50 kilos achetés à Londres était de 109,32 frs, tandis qu'il était de 113,60 frs, si l'on choisissait la voie du Hâvre.

---

(1) Il lui fallait un certain courage pour l'affirmer en 1836, année où parut sa brochure sur l'Histoire du commerce strasbourgeois depuis la Révolution.

(2) Pétition sur l'introduction des denrées coloniales par la frontière de terre, présentée à la Chambre des Députés par le Commerce de Strasbourg, Strasbourg 1817.

En 1819, l'entrepôt de Strasbourg, écrit le maire Herrmann, autrefois le centre de la vie commerciale de la cité, était désert et on s'en servait pour sécher le foin. Le Gouvernement, qui n'avait d'ailleurs pas été à l'origine de la concession d'un droit de primauté sur le commerce extérieur aux ports de mer, présenta en 1818 un projet de loi qui accordait de nouveau le bénéfice du transit aux expéditions de denrées coloniales entrant par la voie rhénane ou la voie de terre à Strasbourg pour en ressortir par Saint-Louis (1). D'après l'exposé des motifs de ce projet de loi, cette question du transit « était une des questions les plus fortement controversées dans la Chambre pendant la dernière session ». Commenté par un discours plein de bon sens du ministre, le projet fut adopté le 8 mai 1819 par la Chambre des Députés. La Commission que la Chambre des Pairs avait nommée pour l'étudier présenta dès le 20 mai 1819 son rapport. Les cantons nords de la Suisse importaient à ce moment, à en croire ce rapport, chaque année 23.300 quintaux métriques par la voie du Rhin et du Grand-Duché de Bade, dont la voie naturelle de passage aurait été l'Alsace (2). La Commission voyait surtout dans le rétablissement du transit à travers l'Alsace un moyen d'attirer de nouveau la navigation rhénane à Strasbourg. Sur l'intervention des députés des ports, qui avaient conclu une espèce d'alliance défensive avec les représentants de l'agriculture et de l'industrie, le projet de loi fut cependant rejeté. Il est vrai que peu de temps plus tard le Gouvernement obtint le vote d'un nouveau projet, mais qui ne présenta pour Strasbourg aucune amélioration notable sur l'état de choses antérieur. Enfermée derrière le mur des tarifs douaniers, Strasbourg ne cessa de demander la liberté du commerce. Les pétitions, mémoires et discours sur cet objet abondent. En 1826, un notable et honnête négociant de Strasbourg expose au Comte de Saint-Cricq, Président du Bureau du commerce et des colonies, le peu de valeur pratique qu'ont eu les concessions faites. N'a-t-on pas, en même temps que l'on rétablissait le transit, créé un droit de transit d'un vingtième des droits d'entrée, qui suffisait à détourner les commerçants étrangers et à faire passer les marchandises importées en Suisse sur l'autre rive du Rhin? Même lorsqu'un marché avec la Suisse et l'Allemagne était conclu en France, on insérait dans ce marché une clause en vertu de laquelle la livraison devait

(1) Le projet ne prévoyait pas l'établissement d'un entrepôt à Strasbourg. Les avantages accordés étaient donc très modestes.

(2) Pétition sur l'introduction des denrées coloniales par la frontière de terre. Le prix de transport de 50 kilos de marchandises de Kehl à Bâle était de 3,23 Frs, plus une taxe de 1,23 Frs, tandis qu'il n'était que de 2,88 Frs de Strasbourg à Bâle.

La Suisse importait en outre chaque année 52.000 quintaux par les ports de mer français, dont une partie au moins aurait également pu passer par Strasbourg.

se faire soit à Hambourg, soit à Gênes, donc sans passer par la France (1).

Benjamin Constant, député du Bas-Rhin, réclame en 1828, dans un beau discours, l'abandon des mesures vexatoires qui emprisonnent Strasbourg. Le Président de la Chambre de commerce de Strasbourg, Jules Sengenwald, préconise la conclusion d'une traité de commerce entre la France et l'Association des douanes prussiennes, grâce auquel « Strasbourg, ville allemande par ses souvenirs, française par ses affections et une longue communauté d'intérêt, serait le lien naturel, le truchement obligé, de deux grandes nations ». Et les délégués du commerce de Strasbourg demandent en 1831, lors d'une enquête ordonnée par le Ministre du Commerce, dans le « cahier de doléances » qu'ils dressent un port franc à Strasbourg, l'assimilation de Strasbourg et de la navigation sur le Rhin au statut des ports de mer en matière de douanes, un transit sans aucune entrave ni restriction, des négociations avec les Etats voisins pour arriver à diminuer les droits d'entrée (2). C'est qu'en 1822 l'importation des denrées coloniales par la voie de terre avait encore été rendue plus difficile. Il faut attendre jusqu'à la loi du 9 février 1832 du transit et des entrepôts pour voir satisfaire dans une bien faible mesure quelques-unes des revendications des Strasbourgeois. L'entreposage à Strasbourg des marchandises telles que les denrées coloniales, le tabac et le sucre raffiné, dont l'importation était interdite sur la frontière alsacienne, est admis à condition que ces marchandises soient importées par le Rhin et réexportées vers la Suisse par le canal du Rhône au Rhin et le canal de Huningue, qui venaient d'être ouverts cette année au trafic. Un projet de loi du 3 février 1834 alla jusqu'à autoriser l'entreposage à Strasbourg de toutes les marchandises non prohibées sans distinction de provenance ou de port de chargement (3). Mais la Chambre fut beaucoup moins favorable à ce projet que le Gouvernement. Le traité de commerce, conclu le 25 juillet 1834 avec la Hollande, permit enfin sans restrictions l'importation des denrées coloniales venant de la Hollande en France par le Rhin et la Moselle ou par terre à Sierck et à Strasbourg. Mais ce ne fut là qu'un semblant de concession. Le trafic ne reprit pas. Cependant, bien qu'il eût maintenant été perdu depuis près de 25 années, les Strasbourgeois gardèrent l'idée très nette qu'un régime de liberté douanière suffirait pour faire renaître les deux courants qui autrefois s'étaient croisés à Strasbourg, celui de Hollande vers la Suisse et celui d'Allemagne vers la

(1) J. Hummel: Pétition concernant le transit de Strasbourg et de l'Alsace, Strasbourg 1826.

(2) Charles Schmidt, loc. cit.

(3) J. Hummel: Lettre adressée à M. Thiers sur le projet de loi des douanes du 3 février 1834, Strasbourg 1834.

France (qui, il est vrai, ne fut jamais complètement perdu) (1). Le développement pris par le port de Strasbourg soixante années plus tard devait démontrer la justesse de leurs prévisions et constitue en même temps un témoignage probant des résultats obtenus grâce à la ténacité alsacienne.

Strasbourg n'était, à ce moment, pas seule à se plaindre des abus du régime protectionniste. Les manufacturiers du Haut-Rhin, qui avaient un long passé de libre échange derrière eux, la soutinrent énergiquement. Ils réclamèrent eux aussi la libre importation des cotons par la voie rhénane, qui, à une époque où les chemins de fer n'existaient pas encore, était beaucoup plus avantageuse que la route du Havre à Mulhouse. En 1848 le Gouvernement provisoire leva la prohibition d'importation des cotons par Strasbourg et la remplaça par une surtaxe d'entrepôt de 11 francs sur les 100 kilos. Cette surtaxe d'entrepôt suffit d'ailleurs à empêcher toute importation régulière par Strasbourg, le coton remontant le Rhin acquittant 33 francs sur les 100 kilos, tandis que celui qui arrivait par Le Havre ne payait que 22 francs. Le Haut-Rhin demanda également dès 1818 la réduction de la taxe d'entrée sur le coton, qui était à ce moment de 10 % et de la taxe sur l'importation des laines étrangères qui était de 30 %. A cet égard, il était aussi libre-échangiste que le Bas-Rhin. Là où les intérêts commençaient à être divergents, c'était sur la question de l'importation des tissus et filés étrangers. La prohibition d'importer les produits textiles en France faisait partie des nombreuses mesures destinées à assurer à l'industrie française la fourniture exclusive du marché national. Mais si cette prohibition convenait assez bien aux filateurs et tisseurs, elle lésait gravement les indienneurs qui étaient contraints de teindre et d'imprimer uniquement des tissus produits en France à des conditions souvent plus défavorables que ceux produits par l'industrie étrangère. L'indiennerie était, au début du XIX^e^ siècle, la branche la plus vivante de l'industrie textile alsacienne. C'était même la seule branche de l'industrie textile qui travaillait pour l'exportation. Les tissus qu'elle teignait ou imprimait ne venaient qu'en faible partie de l'Alsace. La situation se renversa du fait de cette prohibition d'importation de tissus étrangers édictée en 1816, qui venait à la suite du Blocus Continental. Des filatures et des tissages s'établirent en très grand nombre dans le Haut-Rhin. Ils travaillaient très peu pour l'exportation et considéraient l'industrie des tissus imprimés comme un débouché qui leur revenait de droit. Il aurait été tout à fait étrange que les indienneurs n'aient pas protesté contre l'octroi d'un pareil pri-

(1) Ce transit d'Allemagne en France portait sur la fonte moulée et brute, sur des chapeaux de paille de la Forêt-Noire et sur de la bibeloterie et mercerie venant de Nuremberg.

vilège aux filateurs et aux tisseurs, qui les handicapait dans leur lutte contre l'industrie suisse et anglaise.

La Chambre de Commerce de Mulhouse les suivit d'abord dans cette voie. En 1833, elle demandait l'abolition de la prohibition qui frappait l'entrée en France des cotons filés étrangers « afin d'habituer les pays limitrophes aux échanges avec la France », affirmant, ce qui n'était pas encore une vérité admise en France, que « si le système prohibitif assure le marché intérieur, ce système a aussi ses inconvénients »; elle fut en partie à l'origine de l'autorisation de l'entrée des filés étrangers accordée en 1834. Cette opinion de la Chambre de Commerce de Mulhouse tranchait d'une manière très nette sur celle de tous les autres centres textiles qui s'empressèrent d'intervenir auprès des manufacturiers alsaciens pour les déterminer à ne plus soutenir des idées aussi subversives. La pression exercée porta ses fruits, car, lors de l'enquête ordonnée en 1835 sur la levée des prohibitions, nous voyons les représentants les plus marquants de l'industrie textile du Haut-Rhin proclamer avec énergie dans une brochure que « la protection accordée à l'industrie, loin de nuire à aucun intérêt, réagit au contraire avantageusement sur tous » (1). Seul, le Président de la Chambre de Commerce de Mulhouse, Nicolas Kœchlin, une des plus belles figures de l'industrie du Haut-Rhin, qui occupait dans ses usines d'Alsace et de Loerrach, dans le Grand-Duché de Bade, près de 5.000 ouvriers, resta fidèle à son opinion première et la défendit avec beaucoup d'habileté (2).

Lorsque Napoléon III fit connaître, en 1856, son intention de supprimer les prohibitions d'entrée, le projet de loi qu'il avait déposé dut être retiré du Corps Législatif sans discussion, étant donné l'émoi soulevé dans tous les milieux intéressés à la question. Il trouva seulement un écho joyeux en Alsace, où l'exemple tout proche de la Suisse et de l'Allemagne libre-échangiste permettait de comparer les avantages et les inconvénients des deux systèmes. Le Bas-Rhin se trouvait à

(1) Réclamation des manufacturiers alsaciens contre la levée des prohibitions, Mulhouse 1835.

(2) Il publia les réponses qu'il avait données aux enquêteurs en 1835 à Strasbourg. D'après Nicolas Kœchlin, les filés d'Alsace valaient à ce moment les filés anglais, lse filateurs alsaciens ayant ratrappé l'infériorité qu'ils avaient par rapport aux filateurs anglais sous l'Empire. Leur prix de revient était inférieur à celui des filés anglais et légèrement supérieur à celui des filés suisses. Le système prohibitionniste avait pour N. Kœchlin l'inconvénient, tantôt d'avilir d'une manière exagérée, tantôt de faire hausser sans raisons précises les produits textiles, ce qu'il illustrait par les méventes de 1822-1823 et de 1827-1828. Kœchlin propose d'affranchir de tout droit les manières premières, de renoncer au régime de prohibition, de le remplacer par des droits sagement combinés et de ne pas obliger les fabricants français à tirer leurs matières premières des ports français.

ce moment en pleine décadence industrielle et commerciale et espérait de la nouvelle politique commerciale une renaissance de son activité. De 1851 à 1856, il avait perdu 23.579 habitants. L'ère du libéralisme économique fut inaugurée définitivement par le traité de commerce conclu le 23 janvier 1860 avec l'Angleterre. Il fut suivi à des intervalles très rapprochés de traités analogues avec la Belgique, le Zollverein, l'Italie, la Suisse, la Suède et la Norwège, les Villes Hanséatiques, le Mecklembourg, l'Espagne, les Pays-Bas, l'Autriche, le Portugal et les Etats Pontificaux, qui remplaçaient l'ancien tarif autonome par un tarif conventionnel beaucoup plus modéré. Un décret du 13 février 1861 accorda aux indienneurs le droit d'importer en admission temporaire des tissus étrangers.

Quelles répercussions ce bouleversement des doctrines économiques établies exerça-t-il en Alsace?

Le Bas-Rhin l'approuvait unanimement. Dans le Haut-Rhin il se forma deux clans. Tous les deux se déclarèrent satisfaits de l'abolition des droits de douane sur l'importation du coton brut (1). Les indienneurs, en l'espace de quatre années, purent augmenter leur fabrication d'un tiers et exporter par an pour 40 millions de produits. En principe, les filateurs et les tisseurs se déclarèrent bien, eux aussi, partisans de l'abolition des prohibitions et de leur remplacement par des droits protecteurs modérés, mais cela n'empêcha pas 155 maisons de filature et de tissage de protester, dans une pétition adressée au Ministre du Commerce, contre l'application des traités de commerce et notamment contre le traité franco-anglais qui, à leur avis, constituait un privilège pour les fabricants d'indiennes. Et, si les indienneurs leur répondaient que la filature et le tissage alsaciens ne se portaient pas mal sous le nouveau régime,puisque dans les six années qui suivirent la levée des prohibitions il s'était construit en Alsace 400.000 nouvelles broches, ils répliquaient que dans la même période les propriétaires de 300.000 broches s'étaient ruinés (2). En définitive, il semble cependant que pour eux également rien ne justifiait plus le maintien du régime protectionniste sous lequel ils avaient grandi.

## RELATIONS DE L'ALSACE AVEC LA FRANCE ET L'ETRANGER

Le nationalisme économique pratiqué en France jusqu'en 1860 causa certainement au début un désarroi très grand par-

(1) Ces droits de douane n'étaient maintenus que pour certaines provenances.

(2) Cette polémique, parue dans L'Industriel Alsacien, de Mulhouse, fut éditée en brochure sous le titre de: « Le pour et le contre de l'admission temporaire des tissus », Mulhouse 1868.

mi tous les milieux qui s'occupaient en Alsace soit d'acheter, soit de vendre au dehors et qui ne pouvaient concevoir un autre régime que celui qui permettait le libre-échange avec des voisins auxquels l'Alsace était unie par la communauté de langue, de race et d'histoire. Toutes proportions gardées, le bouleversement fut aussi considérable que celui qui résulta après 1870 de l'annexion allemande. Il fut même beaucoup plus brutal, car il ne s'accompagnait d'aucune période de transition. Le commerce dépérit, quelques industries sombrèrent, d'autres surent s'adapter plus ou moins parfaitement aux nouvelles conditions économiques, seule l'industrie textile sut profiter de l'ouverture sans restriction du marché français, tout en gardant en grande partie ses débouchés anciens.

Ce resserrement des courants commerciaux devait fatalement se produire et il fut somme toute préférable qu'il se produisit à un moment où la souplesse du milieu économique alsacien était encore assez grande pour qu'il pût se faire sans entraîner à sa suite de crise trop grave. Il aurait cependant mieux valu, et pour l'Alsace et pour la France, qu'il ne s'accompagnât pas d'une fermeture des frontières et d'une barricade de douanes qu'on voulut infranchissable et qui, par la force des choses, devait provoquer des représailles de la part d'autres pays.

L'intégration dans le marché français rompit l'équilibre jusqu'alors parfait de l'économie alsacienne. Un antagonisme naît entre l'industrie et le commerce. Il ne déplaisait pas aux manufacturiers textiles, nous l'avons déjà vu, les seuls qui gardèrent leur importance d'autrefois et qui surent l'augmenter, de voir tomber les barrières douanières qui, pendant le XVIII^e^ siècle, avaient gêné l'écoulement de leurs marchandises en France. Ils ne s'intéressaient d'ailleurs que fort peu aux problèmes particuliers du commerce alsacien, leur attache avec le sol alsacien étant purement accidentelle. La vie économique propre de l'Alsace, celle qui était fondée sur le commerce de transit, le commerce d'importation et d'exportation, celle qui avait fait sa grandeur au Moyen-Age, pouvait disparaître sans que leurs intérêts ne fussent compromis en aucune manière. Il est même fort probable que le marasme du commerce alsacien au XIX^e^ siècle permit seul à l'industrie textile de s'hypertrophier au point de représenter en 1870 avec ses industries annexes toute l'économie alsacienne. Deux centres d'attraction de la population, un à Mulhouse et un autre à Strasbourg n'auraient sans doute pu coexister sans se faire réciproquement du tort.

Si, au cours du XIX^e^ siècle, l'économie alsacienne devient de plus une branche de l'économie française et produit pour le marché national beaucoup plus que pour le marché régional

ou international, elle conserva cependant une structure particulière qui facilita en une certaine mesure en 1870 le passage au marché allemand. L'industrie textile alsacienne avait besoin du débouché français pour placer sa production, mais toutes ses matières premières lui venaient, ou de l'étranger, ou de l'Alsace même. Ce phénomène d'intégration locale de l'industrie textile alsacienne, réalisée sur le territoire de deux départements de dimensions assez restreintes, est à ce moment unique en France. Déjà au XVIII[e] siècle l'indiennerie du Haut-Rhin s'était adjointe un certain nombre de filatures et de tissages. La création de filatures et de tissages continue au XIX[e] siècle, mais il s'y ajoute des fabriques de constructions mécaniques qui se spécialisent dans la construction de machines pour l'industrie textile et des usines chimiques qui préparent les matières colorantes nécessaires à l'impression des tissus. Dès 1830, l'industrie textile alsacienne peut vivre sans l'appoint du reste de la France. Ce bloc industriel absorba presque toute l'activité de l'Alsace et acquit rapidement une force d'expansion très grande, tellement grande que pendant cent ans il a pu rester sur ses positions acquises, soumis seulement à des fluctuations de détail dont l'effet n'a pas été d'augmenter, comme on serait tenté de le croire, sa puissance de production pour la porter à un niveau de production moderne. Et cependant aujourd'hui encore l'industrie textile est la première industrie de l'Alsace et les signes de fatigue de son mécanisme commercial n'ont commencé à se faire sentir que depuis quelques années (1).

Nous avons dit que certaines industries sombrèrent après la Révolution. Ce fut en particulier le cas pour l'industrie du tabac qui était devenue au XVIII[e] siècle, avec les 10.000 personnes qu'elle faisait vivre, la principale industrie strasbourgeoise. Un décret du 29 décembre 1810 donna à la Régie des droits réunis le monopole du commerce du tabac, ce qui signifiait pour les manufactures strasbourgeoises la défense de continuer à fabriquer, même pour l'exportation. Toutes durent fermer leurs portes; certaines allèrent s'installer en Suisse et dans le Grand-Duché de Bade. Dans le Bas-Rhin, la culture du tabac se réduisit presque d'une année à l'autre de 4.000 à 1.700 hectares. La libre culture du tabac avait donné de tels profits

(1) Nous trouvons à cet égard des chiffres très suggestifs dans le Cours d'Economie Alsacienne de M. LAUFENBURGER. Le nombre des ouvriers ne passe, pour la filature, de 1828 à 1928, que de 10 240 à 19.300; la production des filés, pendant la même période, de 3.699.000 kilos à 21.463.635 kilos en 1870 et à 38.400.000 kilos en 1928; pour le tissage, le nombre des ouvriers est de 23.352 en 1828; il n'est plus que de 20.830 en 1928; la production de tissus est en 1828 de 20.000.000 d'aunes (soit 23.760.000 mètres), elle est de 152.314.607 mètres en 1870 et de 165.131.000 mètres en 1928.

à l'agriculture alsacienne que dans nombre d'endroits la terre avait triplé de prix. Dorénavant l'exportation du tabac demeura interdite, bien qu'elle eût pu être très rémunératrice, le tabac en feuille se vendant par exemple en 1814 en Allemagne 50 % plus cher qu'en France. Quant à la Manufacture des tabacs, dont le monopole avait amené la création à Strasbourg, plus d'un fabricant de Strasbourg, avec quelques commis, avait autrefois à lui seul produit une quantité de tabac plus forte qu'elle (1). Cent trois négociants de Strasbourg présentèrent en 1817 à la Chambre des Députés une pétition pour obtenir la suppression de ce monopole néfaste et la faculté d'exporter le tabac produit en Allemagne (2) ; le Conseil général du Bas-Rhin exprima avec beaucoup d'énergie la même revendication. Les Strasbourgeois se faisaient forts d'exporter chaque année pour 30 à 40 millions de tabacs. Après une discussion, où le bien-fondé des doléances alsaciennes fut reconnu, la Chambre des Députés ordonna le renvoi de la pétition au Ministre des Finances qui la laissa dormir dans ses cartons pour ne plus jamais l'en sortir. Plus tard, l'exportation du tabac fut de nouveau autorisée, tandis que le monopole fut maintenu. L'effet heureux de la première mesure se traduisit par une augmentation de la superficie des terres cultivées en tabac, qui passèrent dans le Bas-Rhin à 2.389 hect. en 1836 et à 4.713 hect. en 1858. Cependant seule l'exportation de feuilles à l'état brut était admise, la fabrication de tabac pour l'exportation demeura prohibée. Les terrains devenus libres dans le Bas-Rhin par la réduction des surfaces cultivées en tabac furent utilisés en partie pour la culture d'une autre plante industrielle, le houblon, introduit en Alsace en 1810. Le houblon récolté servait aux besoins de la brasserie alsacienne sans aller à l'étranger, sauf certaines exportations en Angleterre.

Ce fut, en règle générale, le commerce des denrées et plantes agricoles qui souffrit le plus de l'union douanière avec la France. Le débouché normal de l'agriculture alsacienne avait été de tout temps, non pas les régions voisines de la France qui se suffisaient à elles-mêmes et avaient comme l'Alsace un excédent de production agricole, mais la riche vallée rhénane et les contrées peu fertiles de l'Allemagne du Sud. La séparation douanière d'avec la France avait permis aux Alsaciens de se défendre contre l'envahissement des produits du Midi et de vendre leurs produits à des prix presque toujours supérieurs à ceux pratiqués sur le marché français. Désormais ils eurent

(1) Mémoire présenté au roi en faveur de la libre culture et fabrication des tabacs par les cultivateurs de l'Alsace et le commerce de Strasbourg, Paris 1815.

(2) Pétition sur la modification du régime actuel du monopole des tabacs, présentée à la Chambre des Députés par 103 négociants de Strasbourg, Paris 1817.

à la fois à souffrir d'une crise de débouchés et de la concurrence sur le marché alsacien même des vins et primeurs des autres régions françaises.

Le commerce de gros du blé, très prospère jusqu'au XIX^e^ siècle dépérit. Il est devenu inexistant en 1830. Strasbourg servait tout au plus de temps à autre d'entrepôt aux blés achetés en cas de mauvaise récolte de la France en Allemagne (1). Et encore, même pendant ces années, le blé étranger ne faisait qu'y passer sans susciter la création d'un marché.

Le vignoble alsacien produisait facilement dans la première partie du XIX^e^ siècle 1.300.000 hectolitres de vin, dont les deux tiers à peine pouvaient se vendre en Alsace. La France n'en consommait pas. « Le marché français n'a jamais offert aux vins d'Alsace, disait en 1862 Tisserand, de réelles facilités de placement; ou le goût des consommateurs ne les favorise pas, ou ils se trouvent systématiquement écartés par des vins blancs provenant d'autres crûs avec lesquels ils offrent beaucoup d'analogie, mais que la vogue a mieux servis. En aucun temps, du reste, il faut bien l'avouer, les vins d'Alsace n'ont été fort estimés en France. On les voit répandus chez les Bavarois, les Anglais et même les Espagnols. Ils sont surtout très appréciés en Suisse, mais aucun document ne les montre recherchés en France » (2). Le débouché allemand fut fermé par mesure de représailles, une taxe de 50 francs ayant été imposée à l'entrée en France par tête de bétail étranger. Les Etats de l'Allemagne unis dans le Zollverein, pour répondre contre cette taxe, établirent dès 1821 de leur côté un droit de 70 francs par hectolitre de vin importé sur leur territoire, ce qui fit cesser complètement l'exportation des vins d'Alsace en Allemagne. Le prix des vins de choix alsaciens baissa de telle sorte que, pour ne pas diminuer le rendement de leurs vignes, les vignerons alsaciens cherchèrent à remplacer les cépages fins par des plants donnant une production plus abondante, mais de moindre qualité (3). Ce fut le début d'une nouvelle orientation de la viticulture alsacienne, qui se poursuivit après 1870 et contre laquelle on essaye aujourd'hui avec succès de réagir. La Suisse devint le principal débouché extérieur des vins d'Alsace. Quelques expéditions se faisaient également dans d'autres pays. Lors de la conclusion du traité de commerce avec le Zollverein en 1862, le droit qui grevait les vins français à leur entrée en Allemagne fut abaissé à 35 francs,

---

(1) Gross, Uber den Fruchthandel, Strasbourg 1830.

(2) Tisserand et Lefébure: Etude sur l'économie rurale de l'Alsace, Paris et Strasbourg 1862. (Tisserand était inspecteur général de l'Agriculture.)

(3) Charles Grad: Etudes statistiques sur l'industrie de l'Alsace, Colmar, Strasbourg, Paris 1879, T. I, p. 6.

puis à 20 francs, ce qui permit de reprendre l'exportation des vins d'Alsace en Allemagne.

La culture du chanvre, qui était, au XVIII[e] siècle, une autre grande culture d'exportation, souffrit d'abord des alternances de liberté et de prohibitions de sortie qui furent le propre de la Révolution et de l'Empire. L'exportation de chanvre, autorisée primitivement en 1791, puis interdite en 1792, enfin autorisée à nouveau en 1816, était encore assez importante vers 1830. Cent cinquante villages s'occupaient à ce moment de cette culture et produisaient en moyenne 30.000 quintaux de chanvre, soit 50 % de la production antérieure à la Révolution. Sur le marché français, le chanvre alsacien rencontre une concurrence de plus en plus forte, qui entraîna la régression de cette culture. Il fut définitivement remplacé pour la fabrication des toiles et cordages par l'industrie du jute qui s'implanta au XIX[e] siècle en Alsace.

L'histoire de la culture de la garance en Alsace au XIX[e] siècle est semblable. Favorisée au XVIII[e] siècle, elle avait pris un grand développement à partir de 1760 et était le principal produit tinctorial dont se servaient les indienneurs de Mulhouse et du Haut-Rhin. La production variait à ce moment de 35.000 à 50.000 quintaux. Après la Révolution, la garance d'Alsace fut utilisée pour la teinture du drap militaire, mais elle soutint de plus en plus difficilement la concurrence de la garance du Midi. En 1835, la production avait fléchi à 20.000 quintaux. Cette culture disparut complètement avec la découverte de l'alzarine artificielle faite en 1869 (1).

Seule la culture du colza alimenta une industrie agricole qui, loin de dépérir, prit un essor considérable. Vers 1835, l'Alsace produisait 30.000 quintaux d'huile avec le colza du pays. A Strasbourg, une industrie d'épuration d'huile s'établit qui importait des huiles non épurées de Bavière et du Palatinat et travaillait surtout pour l'exportation.

En résumé, l'agriculture accuse un déclin très net qui ne peut être imputé qu'aux difficultés causées par l'intégration dans le marché français. Les industries agricoles nouvelles qui furent créées en vue de desservir le marché français, l'industrie sucrière, par exemple, n'eurent pas plus de succès que les industries anciennes. Vers 1850, tous les courants d'exportation ont cessé, sauf pour le vin. L'agriculture alsacienne travaille uniquement pour le marché régional. S'il n'y eut pas à proprement parler de crise, c'est que ce marché

(1) La garance donnait une belle couleur rouge. Sur l'histoire de cette culture en Alsace, on consultera avec profit : J. SENGENWALD, Aperçu historique et critique sur le commerce de Strasbourg depuis la Révolution jusqu'à nos jours; Victor MONTAGNE, Essai historique sur la culture de la garance à Haguenau, Strasbourg 1930, et H. LAUFENBURGER, Cours d'économie alsacienne, p. 20 et suiv.

régional faisait un appel de plus en plus considérable aux produits agricoles, du fait du développement de la population industrielle (1). Mais la production agricole baissa au point de vue qualitatif, puisque la culture des produits ordinaires, pour lesquels on pouvait compter sur un large marché, l'emportait.

Ce déclin, de même que celui de la fonction commerciale de l'Alsace, fut masqué par la prodigieuse activité de l'industrie textile alsacienne. Dès que les barrières douanières qui séparaient l'Alsace de la France tombèrent, cette industrie entreprit la conquête méthodique du marché français; le débouché qu'offrit ce marché était tellement vaste qu'elle en négligea pendant un certain temps les exportations à l'étranger. Avant la révolution, les tissages et filatures alsaciennes ne pouvaient entrer en concurrence avec les produits anglais. Aussi durent-ils sous le Blocus Continental faire un très grand effort pour fournir le marché français. Mulhouse livrait à ce moment un tiers des tissus consommés en France, le restant étant fourni par les manufactures de Paris et de Normandie. Lorsque le Blocus Continental prit fin, la jeune industrie était fortifiée et les tissus de Mulhouse étaient aussi beaux que les tissus anglais. Loin de lui nuire, les crises successives qui s'échelonnèrent entre 1811 et 1830 (2) la forcèrent à perfectionner les procédés employés et à améliorer son outillage, de sorte que le Président de la Chambre de Commerce de Mulhouse pouvait fièrement affirmer en 1835 que si l'industrie textile du Nord, qui avait gardé son outillage ancien et démodé, souffrirait peut-être de l'ouverture des frontières aux produits textiles étrangers, l'industrie alsacienne n'aurait rien à redouter d'une pareille concurrence. Le tissage s'était complètement orienté vers le marché national, sauf l'industrie des tissus mélangés de Sainte-Marie-aux-Mines qui travaillait presque uniquement pour l'exportation. L'industrie des tissus imprimés avait une supériorité marquée sur les produits similaires anglais en ce qui concerne les produits de luxe; pour les articles ordinaires, l'Angleterre restait, il est vrai, imbattable. Après 1815, les tissus fins imprimés d'Alsace commencent à être exportés dans toutes les parties du monde: en Turquie pour être envoyés en Perse, à la Nouvelle-Orléans pour le Mexique, au Brésil, au Chili et au Pérou, à Londres pour les Indes Orientales, aux Iles Philippines et en Chine, en Egypte, à New-York pour l'Amérique du Sud et les Indes, dans les Antilles françaises.

Le principal article d'exportation étaient les tissus dits Rouges d'Andrinople, qui devinrent une spécialité alsacienne universellement connue. Si en 1826 certaines maisons n'exportaient pas, d'autres, comme les maisons Martz et Heillmann, à

(1) En 1866, 450.000 personnes sur 1.119.255 vivaient de l'industrie.
(2) Il y eut des crises de mévente en 1811, 1822-1823 et 1827-1828.

Mulhouse, Daniel et Schlumberger, à Lutterbach, exportaient 20 %, Dollfus Mieg, à Dornach; Schlumberger Grosjean, à Mulhouse, Bovet et C^ie, à Thann, 25 %; Thierry Mieg, à Mulhouse, 30 %, et Gros, Davillier, Roman et C^ie, à Wesserling, jusqu'à 50 % de leur production. Après 1830, le marché international prit une importance encore plus grande. La maison Dollfus Mieg écrivait en 1834: « Les progrès faits depuis quelques années surtout dans l'art d'imprimer les toiles rendent aujourd'hui l'étranger réellement tributaire de cette industrie et il y a bien des pays où la consommation de nos toiles augmente chaque année, qui ne pourraient plus se passer des mousselines imprimées à Mulhouse » (1). L'effervescence des affaires est alors tellement grande dans le Haut-Rhin et dans une partie du Bas-Rhin qu'elle est comparable à la révolution industrielle de l'Angleterre au XVIII^e siècle. Sur l'industrie textile se greffent une puissante industrie mécanique et chimique qui prend une évolution inverse de celle de l'industrie textile dont elle est née. D'abord industrie locale, elle devient rapidement nationale puis internationale. En même temps, l'industrie textile se diversifie; l'industrie lainière, l'industrie de la soie et du jute prennent de l'importance et s'établissent aux mêmes endroits que l'industrie cotonnière. La laine tissée se vendait surtout à Reims; les filatures de soie tiraient leur matière première, la bourre, de la France, de l'Italie et de la Suisse, et placent leurs produits en France, en Allemagne, en Angleterre, en Russie et en Turquie; les tissages de rubans importent leur matière première de France, d'Italie et de Chine et exportent à Bâle, Milan, Lyon et Londres; les tissus d'emballage trouvent un débouché facile dans les centres importants de la France (2); les industriels alsaciens échangeaient couramment avec les industriels anglais leurs chefs de maison et contre-maîtres pour rester toujours au courant des derniers perfectionnements techniques.

A partir de 1840, il se produit, il est vrai, à la suite du forcement des exportations dans les années antérieures, une certaine saturation du marché extérieur, dont les effets se font sentir d'autant plus péniblement que beaucoup d'Etats, suivant l'exemple de la France, commencent à s'entourer de barrières douanières.

---

(1) R. Lévy : L'industrie cotonnière en Alsace, Paris 1912. R. Lévy caractérise de la manière suivante l'évolution des débouchés de l'industrie cotonnière alsacienne : 1743-1790 marché international, 1790-1815 contraction du marché extra-national, 1815-1839 reprise graduelle et lente du marché européen, développement du marché extra-européen, 1839-1860 contraction nouvelle des débouchés extra-nationaux, 1861-1870 élargissement nouveau du marché, 1871-1873 régime transitoire, 1873-1910 changement du marché national, constance du marché international.

(2) Ch. Grad, loc. cit.

Le marché des indiennes se restreint de nouveau aux produits nationaux. Cependant, les exportations ne cessèrent pas. En 1858, la manufacture de Wesserling vendit par exemple en articles de pur coton 31.200 pièces de 50 mètres représentant une valeur de 1.590.000 francs à l'intérieur de la France et 80.100 pièces représentant une valeur de près de 5 millions de francs à l'étranger. Après la conclusion des accords commerciaux et la concession aux indienneurs, en 1861, du bénéfice de l'admission temporaire, les exportations reprirent d'ailleurs sur une échelle plus vaste. Nous avons déjà vu que les filateurs et tisseurs accueillirent mal la concession de ce privilège. Il permit en tout cas aux imprimeurs d'importer en 1863 6.337.200 mètres de tissus étrangers, 4.741.900 en 1864, 7.693.300 en 1865, 13.356.300 en 1866 et 10.800.000 en 1867 (1).

Le débouché principal de l'industrie textile restait cependant le marché français et il en était de même à la veille de la guerre de 1870 des industries alsaciennes autres que l'industrie textile et ses industries annexes. Voici les statistiques pour les deux départements telles qu'elles ont été collationnées par Auguste Dollfus. Il s'agit de l'année 1869 (2) :

**BAS-RHIN**

| | Production | | Ventes en France | | Vente régionale et exportations | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Industries textiles* | kg. | fr. | kg. | fr. | kg. | fr. |
| Filature de coton .. | 3.069.331 | 11.195.184 | 3.053.296 | 11.159.148 | 16.035 | 36.036 |
| Retordage..... | 47.562 | 401.600 | 43.000 | 378.000 | 4.562 | 23.600 |
| Tissage de coton ... | 1.515.785 | 6.965.042 | 1.515.785 | 6.965.042 | — | — |
| Mètres .... | 18.285.106 | | 18.285.106 | | | |
| Teinture et impression de tissus ... | 436.300 | 4.701.515 | 404.275 | 4.428.622 | 32.025 | 272.893 |
| Mètres .... | 4.157.259 | | 4.018.400 | | 148.859 | |
| Draps ..... | 2.400.000 | 16.228.441 | 2.380.000 | 15.996.128 | 20.000 | 232.313 |
| Divers ..... | 8.788.651 | 48.506.938 | 8.513.702 | 46.962.937 | 274.949 | 1.544.001 |
| *Industries métallurgiques* | | | | | | |
| Machines, wagons etc. | 21.934.048 | 17.517.381 | 11.504.448 | 11.666.007 | 10.429.600 | 6.851.374 |
| Produits chimiques . | 5.128.701 | 3.233.588 | 1.809.219 | 1.777.200 | 3.319.482 | 1.456.388 |
| Bois ouvrés ..... | 948.922 | 2.615.390 | 711.071 | 1.665.227 | 237.851 | 950.163 |
| Impression etc ..... | 1.221.048 | 1.940.429 | 558.989 | 1.160.815 | 662.059 | 779.614 |
| Industries diverses . | — | 16.144.843 | — | 8.101.448 | — | 8.033.395 |
| *Industries alimentaires* | | | | | | |
| Bière ..... litres .. | 40.000.000 | 12.000.000 | — | — | — | — |
| Choucroute ..... | 1.800.000 | 360.000 | — | — | — | — |

(1) Le pour et le contre de l'admission temporaire des tissus. L'admission temporaire des tissus fut d'ailleurs supprimée par décret du 9 janvier 1870.

(2) Auguste Dollfus: Notes statistiques sur les diverses industries du Haut-Rhin, Mulhouse 1872, et Notes statistiques sur les industries du Bas-Rhin, Mulhouse 1873.

HAUT-RHIN

| | Production | Ventes en France | Exportations |
|---|---|---|---|
| | kg | kg | kg |
| Filature de coton | 18.410.377 | 18.408.652 | 1.725 |
| Filature de laine peignée | 1.980.330 | 1.410.619 | 569.711 |
| Filature de soie | 86.820 | 54.482 | 12.338 |
| Retordage, peinture | 770.681 | 720.234 | 50.447 |
| Tissage de coton | 16.115.322 | 15.971.803 | 144.519 |
| Mètres.. | 150.982.574 | 149.831.235 | 1.151.329 |
| Tissage de laine peignée | 449.700 | 449.700 | — |
| Mètres.. | 3.074.271 | 3.074.271 | — |
| Tissage de soie | 50.850 | 41.414 | 9.436 |
| Mètres.. | 559.886 | 15.948.843 | 611.043 |
| Tissage de toile d'emballage | 394.347 | 394.347 | — |
| Mètres.. | 1.001.152 | 1.001.152 | — |
| Draps | 177.436 | 154.936 | 22.500 |
| Mètres.. | 458.952 | | |
| Feutre | 71.219 | 69.669 | 1.550 |
| Mètres.. | 50.104 | 49.004 | 1.100 |
| Impression Mètres.. | 82.537.934 | 64.407.559 | 18.130.375 |
| Blanchiment Mètres.. | 148.261.436 | 148.078.636 | 182.800 |

## LES TRANSPORTS

Bien que le commerce alsacien se soit étiolé pendant la première moitié du XIXe siècle, cette période donna cependant à l'Alsace ses principales voies de communication, dont la structure et l'orientation n'ont subi après 1870 que des remaniements de détail. Jusque vers 1840, les routes demeurèrent le principal moyen de communication. Les routes nationales (ou impériales suivant le moment) étaient entretenues par l'Etat, les routes départementales par les Départements grâce à des jours de corvée (1). Quant aux chemins vicinaux et ruraux et à la voirie urbaine, ils étaient à la charge des communes intéressées. C'est à quelques différences près encore le régime du XVIIIe siècle.

Le Bas-Rhin avait sept routes nationales d'une longueur de 332 km.; le Haut-Rhin en possédait un nombre égal avec un développement de 348 km. Elles dataient toutes de l'ancien régime. L'ensemble des routes et chemins vicinaux s'étendait en 1868 dans le Bas-Rhin sur 4.000 km. et dans le Haut-Rhin sur 2.400 km. Dès sa création, en 1803, la Bourse de Commerce de Strasbourg institua un marché des « prix de roulage » de Strasbourg dont les cotes étaient régulièrement publiées (2).

---

(1) Décret du 6 décembre 1811 et lois du 10 mai 1838 et 18 juillet 1868. Les jours de corvée furent d'abord au nombre de 2, puis portés à 3, enfin à 4.

(2) Eug. RIEFFEL: «Das Börsen-und Marktwesen in Strassburg i/Els.», Strasbourg 1910. Voici quels étaient, par exemple, les « Prix de roulage de Strasbourg, par 50 kilos », le 1er mars 1850, tels qu'ils furent publiés par l'Imprimerie Ve BERGER-LEVRAULT:

Le seul changement notable qui intervint, ce fut la création de plusieurs ponts sur le Rhin. Comme les nombreux ponts de bateaux édifiés pendant la Révolution et l'Empire sur le fleuve avaient en 1816 tous disparu, une convention conclue en 1837 entre la France et le Grand-Duché de Bade décida la construction de trois ponts: à Huningue, Vieux-Brisach et Kehl. Les statistiques du trafic d'un de ces ponts, de celui de Huningue, nous ont été conservées: le nombre des voitures qui l'utilisent passe de 517 en 1844 à 2.603 en 1860 et à 8.250 en 1869; celui des personnes qui le traversent de 69.804 en 1860 à 105.000 en 1869 (1).

L'importance des routes diminua rapidement le jour où les chemins de fer purent assurer dans des conditions infiniment plus satisfaisantes, et le transport des personnes, et celui des marchandises. De grandes espérances furent attachées dès le début à ce nouveau moyen de locomotion. Sengenwald, qui prêchait en 1836 la réalisation d'un réseau reliant Strasbourg

PRIX DE ROULAGE DE STRASBOURG PAR 50 KILOS

| | | | |
|---|---|---|---|
| Amiens | 6,50 fr. | Lyon | 4,50 fr. |
| Anvers | 8,50 | Mâcon | 4,50 |
| Arbois (Jura) | 4,25 | Mannheim, par terre | 4,50 |
| Augsbourg | 6,75 | Marseille | 6,50 à 6,75 |
| Auxonne | 5,— | Mayence, par terre | 5,— à 6,— |
| Bâle | 1,25 | Metz | 2,25 à 2,50 |
| Bâle, par eau | 1,20 | Montbéliard | 2,25 à 2,50 |
| Bayonne | 11,50 | Montpellier | 7,— |
| Beaune | 4,50 | Mulhouse | 0,90 |
| Belfort | 1,75 | Mulhouse, par eau | 0,75 |
| Brest | 12,50 | Munich | 8,— |
| Besançon | 3,— | Nancy | 2,50 |
| Bordeaux | 9,50 à 10 | Nantes | 8,50 |
| Bourg-en-Bresse | 5,25 | Nuits | 5,50 à 4,50 |
| Calais | 7,75 | Nuremberg | 7,50 |
| Carlsruhe | 2,75 | Orléans | 7,— à 5,75 |
| Châlons-sur-Marne | 4,50 | Paris | 5,75 à 4,50 |
| Chalons-sur-Saône | 3,50 à 3,75 | Poligny | 5,25 à 4,25 |
| Charleville | 4,50 | Porentruy | 3,— |
| Colmar | 1,— | Ratisbonne | 9,75 |
| Dijon | 4,25 | Reims | 4,75 |
| Epinal | 3,— | Rouen | 5,— à 6,— |
| Francfort-sur-Main | 5,— | Saint-Claude | 6,25 |
| Genève | 6,25-5,25 | Salins | 5,— |
| Gray | 3,75 à 4,— | Salzbourg | 15,52 |
| Grenoble | 6,— à 6,25 | Sarrebruck | 4,— |
| Hâvre | 6,75 à 7,— | Schaffhouse | 5,50 |
| Huningue | 1,50 | Soissons | 7,— |
| Landau | 3,— | Spire, par terre | 4,25 |
| Langres | 3,75 à 4,25 | Stoutgard | 3,75 |
| Lille | 7,— | Tours | 6,50 à 7,— |
| Lons-le-Saulnier | 4,50 | Turin | 10,—, etc. |

(1) **L'embellissement des routes ne fut pas négligé. Lezay-Marnésia, Préfet du Bas-Rhin, fit par exemple installer sur les principales routes des bancs en grès, dont une partie s'est conservée jusqu'à nos jours.**

au Havre, et Sarrebruck par Strasbourg et Mulhouse, n'allait-il pas jusqu'à dire, — ce qui à ce moment pouvait passer encore pour une chimère — que Strasbourg deviendrait l'entrepôt des denrées coloniales pour l'approvisionnement de la Suisse et de l'Allemagne centrale? (1). A la différence de ce qui se passa ailleurs, le réseau fut constitué en Alsace du dedans vers le dehors, l'Alsace servant de centre duquel rayonnèrent bientôt des lignes vers l'intérieur de la France et vers l'étranger. L'ordre dans lequel il fut construit accuse nettement l'ordre d'importance des courants commerciaux de cette époque. La première grande ligne inaugurée fut une ligne qui allait à l'étranger: celle de Strasbourg à Bâle, ouverte au trafic le 20 septembre 1844; de même que le premier chemin de fer alsacien de Mulhouse à Thann, elle fut entièrement construite grâce à des capitaux alsaciens. A partir de 1850, l'ouverture de lignes nouvelles se poursuit à une cadence très rapide: le 18 juillet 1851, la ligne de Strasbourg à Paris; le 23 octobre 1855, celle de Strasbourg à Wissembourg et au Palatinat; le 15 février 1858, celle de Mulhouse à Paris; le 11 août 1859, celle de Strasbourg au Luxembourg (par Nancy); le 11 mai 1861, celle de Strasbourg à Kehl, sans parler de nombreuses lignes d'intérêt local. En 1862, la ligne de Strasbourg à Bâle se prolongeait sur Genève et de là sur Turin; celle de Strasbourg à Wissembourg, sur Cologne, Amsterdam, Francfort et Hambourg; celle de Strasbourg à Paris, sur Le Havre, Bruxelles et Anvers. Il y avait en France, en 1857, 18 km. de chemins de fer par 100.000 habitants, tandis que dans le Bas-Rhin il y en avait 28. L'ensemble des lignes qui furent cédées en 1871 à l'Allemagne atteignait une longueur de 766 km. Jusqu'alors elles avaient doublé environ tous les dix ans.

*Nombre de kilomètres exploités* (*pour l'Alsace et la Lorraine*)

| | |
|---|---|
| 1840 . . . . . | 87 km. |
| 1850 . . . . . | 173 km. |
| 1860 . . . . . | 481 km. |
| 1870 . . . . . | 760 km. |

L'histoire de la construction des chemins de fer alsaciens est assez mouvementée. D'abord exploités par des Compagnies locales, ils furent ensuite rattachés à la Compagnie de l'Est. Strasbourg eut à soutenir des luttes épiques pour obtenir qu'elle fût reliée à Paris avant Mulhouse, bien que le Ministre des Travaux Publics, le génie militaire et, cela va sans dire,

(1) Il ajoutait, pour consoler les Mulhousiens, que « l'ingénieuse Mulhouse trouvera dans l'économie du transport sur les cotons d'Amérique et les houilles de Sarrebruck un nouveau moyen d'assurer dans ses mains le sceptre de l'industrie ».

les villes qui n'étaient pas situées sur l'itinéraire projeté fussent plus favorables au tracé vers Mulhouse. L'histoire des démarches, mémoires, délibérations et interventions de Strasbourg et de Mulhouse remplirait plusieurs volumes (1). Des craintes très vives se firent également jour lorsque les Badois, les éternels concurrents des Alsaciens pour le transit vers la Suisse, se mirent à construire un chemin de fer longeant le Rhin. Cependant, malgré ces jalousies et ces rivalités qui accompagnèrent d'ailleurs partout la venue des chemins de fer, l'ossature du réseau alsacien était solide en 1870. Sur la ligne de Strasbourg à Bâle se greffaient aux deux extrémités des lignes partant en éventail et qui reliaient l'Alsace à la Suisse, à l'Italie, à l'intérieur de la France, au Grand-Duché de Bade, à l'Allemagne rhénane, à la Belgique et à la Hollande. Lorsque la guerre de 1870 éclata, de nouvelles lignes transversales à travers les Vosges étaient projetées.

La construction des canaux fut moins activement poussée que celle des chemins de fer. Les projets qui furent exécutés remontaient tous avant la vague de construction des chemins de fer. Leur réalisation subit à ce moment un certain temps d'arrêt, mais on s'aperçut bientôt que les deux moyens de communication pouvaient fort bien coexister l'un à côté de l'autre (2). Le premier canal creusé fut celui du Rhône au Rhin qui reliait la vallée de la Saône à celle du Rhin, et Lyon, Nantes et Bordeaux à Strasbourg. Les travaux préparatoires à sa construction furent déjà entrepris sous Louis XV et Louis XVI, par l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Bertrand et le général Labiche. Le premier projet élaboré en 1744 évaluait la dépense à 13 millions de livres. Les travaux ne commencèrent cependant que sous Napoléon Ier, en 1801, qui utilisa à cet effet les pionniers espagnols; ils furent arrêtés en 1813. Repris en 1821, grâce à trois députés du Bas-Rhin, Hermann, Florent Saglio et Renouard de Buissière, qui offrirent

---

(1) Voir Ponteil: La liaison directe du Port de Strasbourg à Paris et au Havre sous la Monarchie de Juillet, Navigation du Rhin, 15 juin et 15 juillet 1928. La construction d'un chemin de fer direct entre Strasbourg et Paris fut décidée, après de nombreux avatars, par la loi du 11 juin 1840. Il y avait non seulement une rivalité entre Strasbourg et Mulhouse, mais encore entre Strasbourg et Mannheim, qui aspirait à devenir le point de jonction entre la France et l'Allemagne. Le chemin de fer construit dans le Grand-Duché de Bade, entre Mannheim et Bâle, ravit à l'Alsace une grande partie de son trafic vers la Suisse. Ce trafic atteignait sur la voie ferrée Strasbourg-Bâle 14.657 tonnes en 1846; il n'était plus que de 12.222 tonnes en 1847 et de 10.677 tonnes en 1848, tandis qu'il devenait très important sur la ligne concurrente Mannheim-Bâle, passant de 1.644.702 quintaux en 1853 à 2.035.575 quintaux en 1854.

(2) C'est ainsi que les travaux de construction du canal de la Marne au Rhin furent interrompus en 1844. Après une campagne énergique menée par les intéressés, ils furent repris en 1846.

au Gouvernement 10 millions pour la continuation des travaux, ils étaient achevés en 1828, mais lorsqu'on voulut mettre le canal en eau, les fuites à travers les graviers de la plaine alsacienne étaient tellement importantes que l'eau avait disparu quelques kilomètres en aval du canal d'alimentation de Huningue. L'étanchement et le colmatage du canal durèrent six années. En 1834, il put enfin être mis en exploitation après avoir coûté 28.249.562 francs. Le mouillage, qui n'était primitivement que de 1 m. 50, fut porté de 1863 à 1864 entre Strasbourg et Mulhouse à 1 m. 70 (1).

Le canal de la Marne au Rhin, qui unit Strasbourg au réseau des canaux français du Nord et de la région parisienne, est d'origine plus récente. En 1827, l'ingénieur Brisson établit pour le compte d'une Société par actions le premier projet de ce canal. Une loi du 8 juillet 1838 ouvrit un crédit de 45 millions pour commencer les travaux. Le canal put être livré au trafic entre Vitry-le-François et Nancy en 1851 et entre Nancy et Strasbourg en 1853. Son coût total avait été de 75 millions (2).

Un peu plus tard, le canal de la Marne au Rhin fut relié aux mines de houille de la Sarre,qui jouissaient alors d'un véritable monopole pour l'alimentation en charbons de l'Alsace et de l'Est de la France, par un canal des Houillères. Ce canal avait également déjà été commencé en 1806 sous Napoléon Ier, mais les travaux ne furent continués qu'en 1862, à la suite d'une convention passée le 4 avril 1862 entre la France et la Prusse, pour être achevés en 1866.

Enfin, un décret du 10 avril 1867 avait déclaré d'utilité publique la canalisation de la Moselle entre Metz et Thionville. Ce projet n'avait pas encore à ce moment une très grande importance pour l'Alsace; il n'en reçut que plus tard au moment où la régularisation du Rhin permit au minerai de fer lorrain d'emprunter à Strasbourg la voie rhénane pour être transporté vers la Ruhr. Les travaux entrepris en 1868 furent arrêtés dès 1869. La réalisation définitive de ce projet se fit attendre fort longtemps; les travaux de régularisation de la Moselle viennent seulement d'être concédés tout récemment.

Le trafic du canal du Rhône au Rhin et de la Marne au Rhin était assez important, bien qu'ils ne fussent guère utilisés que pour les échanges locaux, l'Alsace ayant complètement perdu sa fonction de centre de distribution pour les régions avoisinantes. Le trafic du canal de la Marne au Rhin allait notamment en augmentant:

---

(1) Voir, sur l'histoire du canal du Rhône au Rhin, les articles de Guelle, Kirchner et Nolde, dans le n° du 15 avril 1925 de « la Navigation du Rhin ».

(2) Ch. Grad, loc. cit., et Carl Löper, Zur Geschichte des Verkehrs in Elsass-Lothringen, Strasbourg, 1873, passim.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1854 | 121.829 t. | 1862 | 248.668 t. |
| 1855 | 137.585 » | 1863 | 289.543 » |
| 1856 | 181.858 » | 1864 | 272.128 » |
| 1857 | 165.012 » | 1865 | 266.131 » |
| 1858 | 144.455 » | 1866 | 310.874 » |
| 1859 | 172.430 » | 1867 | 327.523 » |
| 1860 | 205.299 » | 1868 | 377.129 » |
| 1861 | 222.882 » | 1869 | 450.370 » |

L'augmentation est régulière, elle est particulièrement sensible à partir de 1866, date d'ouverture du canal des Houillères. Quant au canal du Rhône au Rhin, le trafic atteignait en 1869, sur le parcours Strasbourg-Mulhouse, 316.097 tonnes ; sur le parcours Mulhouse - Saint-Symphorien, 228.687 tonnes, et sur le canal de Huningue, 155.139 tonnes.

Mais tandis que le trafic sur les canaux prenait une certaine ampleur, le trafic rhénan s'atrophiait, pour s'éteindre complètement vers 1850. Cependant le statut du fleuve était devenu beaucoup plus favorable à la navigation que précédemment. La convention douanière de 1804 réduisait de 31 à 12 le nombre des postes de douanes sur le Rhin. Le traité de paix de 1814 posa le principe de la liberté de la navigation du Rhin. Le Congrès de Vienne de 1815 supprima toutes les redevances ainsi que le droit de relâche de Mayence et de Cologne (1). pour ne laisser subsister que des droits de navigation perçus par les Etats riverains. La navigation sur le Rhin devint enfin complètement libre par l'Acte de Mannheim du 17 octobre 1868 qui interdit toutes les taxes de navigation, prohiba dans son article 6 la perception sur le Rhin de droits de douane plus élevés qu'à la frontière de terre, et constitue encore aujourd'hui, avec le Traité de Versailles, la charte du fleuve (2). Si, néanmoins, les anciens courants commerciaux qui, traditionnellement, utilisaient le Rhin, abandonnèrent presque complètement cette voie de transport, ce fut donc moins pour des considérations politiques et douanières que pour des considérations purement économiques. La voie rhénane, du moins en amont de Mannheim, ne put soutenir la concurrence des chemins de fer. Les travaux de régularisation, qui se poursuivirent pendant un quart de siècle, raccourcirent sensiblement le cours du fleure en le resserrant entre deux berges tracées géométriquement et donnèrent au Rhin supérieur un cours trop rapide pour qu'il pût servir dans des conditions satisfai-

(1) Les droits de relâche consistaient dans l'obligation imposée aux batelier's d'accoster dans ces villes et d'y offrir pendant un certain délai leurs marchandises en vente.

(2) P. Chargueraud-Hartmann: Le régime international du Rhin dans le Répertoire pratique de droit et de jurisprudence d'Alsace et de Lorraine, p. 545 et suiv.

santes au transport des marchandises et des personnes. Dès la fin du premier Empire, la France se désintéressa complètement de la voie rhénane. Les services réguliers de bateaux à vapeur qui furent organisés à partir de 1827 et exploités par une Compagnie de Cologne et par une Compagnie de Strasbourg, la Compagnie Renouard de Bussière, ne purent se maintenir. Le déclin fut à peine arrêté de temps à autre par quelque reprise d'activité. Alors que 52.812 quintaux remontèrent en 1812 le Rhin et que 221.784 quintaux descendirent encore la même année le fleuve, le trafic rhénan en 1831 n'atteignait plus que 3.113 quintaux, remontait péniblement à près de 50.000 quintaux en 1835 pour s'affaisser définitivement peu de temps après. Le prix de transport était assez élevé, puisqu'il atteignait en 1841, sur le seul parcours de Mannheim à Strasbourg, de 25 à 28 francs les 100 kilos, suivant que les bateaux remontaient l'Ill ou le canal de la Robertsau (1). Strasbourg perdit complètement la place qu'elle avait autrefois occupée dans la navigation rhénane au profit de Mannheim, qui devint le point terminus d'importants courants d'importation et la métropole commerciale, où l'Allemagne du Sud et la Suisse venaient s'approvisionner. Il existe bien encore de 1860 à 1870 des statistiques du trafic rhénan de Strasbourg, qui oscillent autour d'une moyenne de 80.000 tonnes par an, mais cette statistique concerne simplement le trafic qui se fait à l'embouchure du canal de l'Ill au Rhin et rentre donc dans le trafic général des canaux.

(1) Les bateaux utilisés à ce moment pouvaient contenir de 300 à 2.000 quintaux. Les marchandises destinées à Strasbourg devaient être transbordées à l'embouchure de l'Ill, ce qui n'était pas fait pour simplifier les choses.

CHAPITRE DEUXIEME

# L'Alsace sous la domination allemande

Lorsque, par l'effet du traité de paix du 10 mai 1871, l'Alsace fut annexée à l'Allemagne, il ne restait plus grand'chose des liens économiques qui autrefois avaient uni cette province à la grande communauté rhénane. A vrai dire, abstraction faite du transit franco-allemand, dans lequel l'Alsace ne servait que d'intermédiaire, de l'importation de certaines matières premières telles que la houille de la Sarre et de l'exportation dans les pays du Zollverein de certains produits textiles, pour lesquels l'Alsace avait une réputation, sinon un monopole mondial, ces liens étaient même inexistants. Les échanges avec l'Allemagne étaient à peu près du même ordre d'importance que ceux avec la Suisse ou l'Angleterre; ils étaient d'ailleurs, comme les échanges de l'Alsace avec l'étranger en général, en régression sensible par rapport au début du XIX[e] siècle. Aussi des craintes très vives se manifestèrent-elles dès 1870 en Alsace et en Allemagne; le nouvel état de choses, pensait-on, qui naîtrait de la guerre, serait préjudiciable autant à l'industrie alsacienne, qui se verrait subitement privée de ses débouchés naturels, qu'à l'industrie allemande, qui aurait à lutter sur le marché national contre un concurrent dangereux (1). Le point de vue alsacien était fort compréhensible et fut justifié plus tard par les faits. Le point de vue des industriels allemands l'était moins, car l'Empire allemand ne pouvait que gagner à un accroissement de sa puissance économique. Quoiqu'il en fût, les producteurs allemands menèrent une campagne, assez violente pour qu'elle jouât un rôle dans les négociations de paix, pour conserver le marché français à la production réunie de l'Alsace et du Zollverein. C'est ainsi que les délégués de l'industrie cotonnière de l'Allemagne du Sud, réunis à

(1) L'apport de l'industrie textile alsacienne fut de 56 % du nombre total des broches allemandes, de 80 % du nombre des métiers mécaniques allemands et de 100 % des machines à imprimer allemandes.

Stuttgart, le 3 octobre 1870, émirent le vœu que la frontière stratégique fût établie en Alsace-Lorraine de telle manière qu'elle restât sans influence sur les intérêts économiques (1).

Une brochure parue en 1871 à Mulhouse résume très bien ces aspirations en disant: « On veut l'Alsace, mais avec le marché français » (2). De son côté, la Chambre de Commerce de Mulhouse nomma, le 8 mars 1871, une « Commission pour la défense des intérêts alsaciens », qui se proposait d'obtenir, lors des négociations diplomatiques entre les deux pays, au moins des facilités pour la période de transition.

L'Alsace et l'Allemagne avaient donc, toutes deux, intérêt à établir un régime transitoire qui, tel qu'il fut réglementé par le traité de paix et une convention additionnelle, fonctionna jusqu'au 1er janvier 1873. La France elle-même y trouvait son profit, car l'industrie alsacienne s'était irradiée depuis longtemps sur le versant lorrain des Vosges; les 500.000 broches de filature et les 1.700 métiers à tisser de ce versant ne pouvaient être d'un jour à l'autre coupés de l'imprimerie alsacienne d'étoffes qui constituait leur débouché normal.

La période de transition fut cependant trop courte pour que l'adaptation de l'Alsace aux conditions économiques nouvelles se fît sans crise. L'industrie et le commerce alsacien se lancèrent dès 1873 à la poursuite des anciens débouchés. Beaucoup de maisons, pour conserver leur clientèle française, émigrèrent en France, d'autres, en plus grand nombre, y créèrent des succursales. Cette migration fut particulièrement forte pour l'industrie textile, si forte même qu'en 1877 un auteur pouvait dire que « l'on peut calculer mathématiquement le jour où le dernier métier à tisser et la dernière broche de l'Alsace auront été transportés en France » (3). Elle affecta également, dans une mesure moindre cependant, la métallurgie, la brasserie et l'industrie des produits chimiques et s'accompagna d'un départ massif d'une partie de la population active, qui servit en grande partie à l'encadrement des entreprises nouvellement créées en France. Ce déplacement d'usines, qui ne pouvaient vivre que dans le marché français et grâce au marché français était fatal. Ce ne fut qu'une illustration du principe économique, connu de longue date, que l'industrie suit les courants commerciaux et se déplace avec eux. Les Alsaciens s'en effrayèrent plus que de raison, cette perte de substance économique — qui n'avait cependant rien de nouveau pour eux — arrivant à une époque où une crise

(1) Robert Lévy, loc. cit.

(2) « Manifestations en Allemagne sur les conséquences que pourrait avoir pour l'industrie l'annexion éventuelle de l'Alsace et de la Lorraine », Mulhouse 1871.

(3) Fernand Dieffenbach : « Elsass-Lothringen und der Freihandel », Strasbourg 1877.

générale sévissait en Europe, et où en particulier l'Allemagne, après avoir connu une activité fébrile due au versement des indemnités de guerre françaises, sembla devoir sombrer dans le marasme le plus complet.

Mais, pendant que la crise durait encore, un principe économique nouveau fit son apparition: celui que l'industrie, arrivée à un certain gré de perfectionnement, ne meurt pas dans un milieu économique défavorable; elle crée les courants commerciaux dont elle a besoin. Les entreprises textiles alsaciennes qui d'abord avaient paru superflues dans un pays qui possédait déjà, pour les produits grossiers du moins, une industrie textile assez développée, s'imposèrent cependant, en partie au détriment des exportateurs anglais qui jouaient alors un grand rôle sur le marché allemand. Les autres industries, après une période transitoire, qui pour certaines ne fut close qu'en 1895, réussirent également, grâce à une politique douanière protectrice de l'industrie allemande depuis 1878, à prendre pied en Allemagne, tout en gardant et augmentant leurs débouchés extérieurs. Les courants, encore très intenses au début, qui allaient de France en Alsace et d'Alsace en France, restèrent stationnaires, tandis que leur importance relative diminua rapidement, indice de la prospérité croissante de l'Alsace. Assurément l'assimilation économique aurait rencontré des difficultés beaucoup plus grandes, si l'économie allemande était restée une économie stagnante et peut-être même que certaines branches de l'industrie alsacienne auraient été condamnées dans ce cas à disparaître. Mais l'Alsace put participer, avec un certain décalage au début, au prodigieux essor de l'industrie et du commerce allemands dans les dernières années du XIX^e^ siècle et surtout dans les premières années du XX^e^ siècle. Pour se rendre compte de cet essor, il suffit de constater que, vers 1880, le commerce extérieur français dépassait celui de l'Allemagne, alors qu'en 1913 le commerce extérieur allemand dépassait celui de la France, qui avait lui même augmenté de près de 100 %, de 65 % (1).

L'Alsace participa d'une manière assez inattendue à ce « boum » des affaires. Les industries anciennement établies, l'industrie textile notamment, qui avait été durant 50 années à la base de la vie économique alsacienne, ne prirent pas le développement qu'on aurait été en droit d'attendre d'elles, soit que les cadres manquèrent de l'élasticité nécessaire, soit qu'ils ne firent pas de grands efforts pour donner plus d'importance à leurs positions sur le marché allemand. Il se crée, par contre, à partir de 1900 une vie économique nouvelle en Alsace

(1) La balance du commerce extérieur de l'Allemagne était, en 1913, ce qui est une singularité pour un pays surindustrialisé, presqu'en équilibre. Les exportations atteignaient 12.177 millions de francs contre 12.924 millions de francs pour les importations.

qui submergea l'ancienne et se trouva, en grande partie, entre des mains allemandes. Le phénomène, évident en Lorraine, est également très nettement perceptible dans le Bas-Rhin. Quant au Haut-Rhin, il fut moins touché par cette évolution et manifesta à tous égards des tendances plus conservatrices. Strasbourg est de nouveau rattaché par la régularisation du Rhin à l'économie rhénane et devient le point de départ et d'arrivée de nombreux courants commerciaux. Le centre de gravité de l'Alsace glisse vers le Bas-Rhin et Strasbourg, qui profite de sa situation privilégiée pour attirer dans son orbite le Palatinat, le Grand-Duché de Bade et une partie du Wurtemberg.

Avec le recul que confèrent les douze années qui ont suivi la guerre, il semble que cette évolution fut heureuse. Si l'industrie alsacienne s'était modernisée à outrance et hypertrophiée de manière à desservir un marché de 60 millions d'habitants, son retour à l'économie française, dont l'envergure n'était pas comparable à celle de l'économie allemande, aurait été très difficile, sinon impossible, la France ayant remplacé de 1871 à 1913 sur son territoire l'outillage textile qui lui avait été enlevé et n'ayant donc pour un bloc textile nouveau qu'une capacité d'absorption restreinte (1).

En restant sur ses positions acquises et en gardant tous ses rapports avec l'industrie textile française qui était en partie son œuvre, le textile alsacien put s'adapter sans crise après la guerre aux conditions économiques nées du Traité de Versailles. L'industrie et le commerce nouveaux, par leur diversité même, pouvaient, la période transitoire une fois passée, réussir aussi bien sur le marché français que sur le marché allemand.

L'Alsace était devenue en 1913, suivant l'expression de M. Werner Wittich, un microcosme (2). Toutes les formes de l'industrie s'y trouvaient représentées, donnant naissance à autant de courants commerciaux particuliers. Ces industries, variées à l'infini, qui souvent n'ont entre elles aucun lien commun, ne sont-elles pas le propre de régions essentiellement commerciales ? Le passage de l'économie industrielle pure à une économie commerciale est bien le trait caractéristique de l'Alsace sous la domination allemande. Or, le commerce s'adapte beaucoup mieux, peut-être parce que le facteur humain y joue un plus grand rôle que le facteur matériel, que l'industrie, à un changement de milieu économique.

---

(1) Le nombre des broches augmenta dans l'Est de la France de 400 % entre 1870 et 1912.

(2) L'Alsace et la Lorraine économiques, Revue d'Economie Politique, année 1924. Nous aurons encore, en d'autres endroits, l'occasion de signaler les articles du fascicule spéciale que la Revue d'Economie Politique a consacré en 1924 à l'économie de l'Alsace et de la Lorraine.

L'on peut seulement regretter à certains points de vue que l'apport alsacien en capitaux et en chefs n'ait pas été plus important du temps allemand. Il fut même nul de la part des industriels textiles, qui investirent, sauf de très rares exceptions, tous leurs fonds disponibles dans des Compagnies textiles françaises et participèrent tout au plus à la création des banques alsaciennes.

## LE SYSTEME DOUANIER

Du point de vue douanier, le passage de l'économie française à l'économie allemande ne s'accompagnait pas d'un changement de doctrine, chacun des deux pays étant à ce moment libre-échangiste. Il est vrai que la France l'était à un degré moindre que l'Allemagne; pour ne citer que cet exemple, les filés étrangers y étaient frappés d'une taxe de 15 francs pour les gros numéros et de 300 francs pour les numéros fins, alors que le droit spécifique appliqué uniformément par l'Allemagne, s'il grevait de 20 % les filés grossiers, ne représentait plus qu'une charge de 0,50 % pour les filés fins.

D'ailleurs cette question de l'insuffisance de la protection douanière de l'industrie textile alsacienne sur le marché allemand ne se posa que plus tard. Nous avons vu que jusqu'au 1er janvier 1873 les industriels et commerçants alsaciens continuèrent à pouvoir écouler leurs marchandises en France à des conditions privilégiées arrêtées par l'article 9 du Traité de Francfort et par la convention additionnelle au traité de paix du 12 octobre 1871. Déjà avant la conclusion du traité de paix, les industriels alsaciens introduisirent par la Suisse de fortes quantités de marchandises en France. Mais ce trafic fut bientôt rendu impossible, la direction des douanes de Bourg en Bresse s'étant opposée le 4 avril 1871 à l'entrée en franchise des produits alsaciens. Grâce à l'intervention de la « Commission pour la défense des intérêts alsaciens » auprès du Ministre du Commerce français, la libre entrée fut de nouveau autorisée dès le 9 avril de cette même année. Les exportations étaient contrôlées par le Syndicat Industriel Alsacien, qui s'efforçait d'éviter toute fraude sur l'origine des marchandises. Le Traité de Francfort sanctionna définitivement dans son article 9 ce qui jusqu'alors n'avait été qu'une simple tolérance des autorités françaises. L'entrée en franchise de tout droit de douane des produits alsaciens en France pouvait se faire encore pendant 6 mois, à partir du 1er mars 1871, donc jusqu'au 1er septembre 1871. Mais comme trois mois de ce délai étaient déjà passés, le Traité de Francfort n'ayant été signé que le 20 mai 1871, les industriels alsaciens ne purent guère profiter que pendant les derniers trois mois de ce délai de faveur dont ils demandèrent la prolongation. Celle-ci leur fut accordée par

la Convention additionnelle au traité de paix du 12 octobre 1871. Cette Convention devait permettre une adaptation progressive au marché allemand. Du 1er septembre 1871 au 31 décembre 1871, les produits fabriqués en Alsace étaient encore admis en France en franchise. Du 1er janvier 1872 au 30 juin 1872 ils ne payaient qu'un quart et du 1er juillet 1872 au 31 décembre 1872 que la moitié des droits accordés à l'Allemagne en vertu de la clause de la nation la plus favorisée. Les denrées alimentaires étaient exclues du bénéfice de ces dispositions. Les produits français, filés, tissus et autres, destinés à subir une transformation en Alsace, étaient placés sous le régime de l'admission temporaire et entraient en franchise de droit, à condition d'être réexportés en France (1). Les matières premières, nécessaires à l'impression et à la teinture, pouvaient également être introduites librement en Alsace. La limite maxima des exportations en franchise était celle des ventes en France durant l'année 1869. La surveillance des exportations fut exercée par les Chambres de Commerce, qui constituèrent à cet effet des « Syndicats d'honneur ».

Les marchandises qui purent ainsi être exportées pendant l'année 1872 en France atteignirent des chiffres assez élevés, mais qui restèrent toutefois sensiblement inférieurs à la moyenne des ventes des années d'avant 1870. Voici quelques données relatives à certaines industries (2) :

| | | Poids Kilos | Valeur Francs |
|---|---|---|---|
| **Filés de coton** | simples : | 2.572.883 | 10.911.535 |
| | à coudre : | 171.861 | 3.325.250 |
| | à tricoter, câblés, retors : | 181.861 | 1.032.821 |
| | total : | 2.926.191 | 15.269.606 |
| | | Poids Kilos | Valeur Francs |
| **Tissus de coton** | écrus : | 3.360.031 | 20.260.400 |
| | blancs : | 6.233.909 | 38.316.015 |
| | teints ou imprimés : | 5.792.552 | 40.197.828 |
| | total : | 15.386.492 | 98.774.243 (3) |
| **Filés de laine** | poids : | 880.000 kg. | |
| **Tissus de laine** | valeur : | 32.130.000 fr. | |
| | | Poids Kilos | Valeur Francs |
| **Produits chimiques** | | 1.289.083 | 635.039 |
| **Produits de l'industrie métallurgique** | | 6.247.681 | 7.247.681 (4) |

(1) Ils devaient payer un droit de douane sur la plus-value réalisée.

(2) Voir la statistique des ventes de l'Alsace en France en 1869, pages 23 et 24.

(3) Lévy, loc. cit., page 239 et suiv.

(4) Löper, loc. cit. On peut évaluer les marchandises entrées en Fran-

Les seuls adhérents du Syndicat industriel alsacien exportèrent en 1871 et 1872 pour 350 millions de produits en France, alors qu'en 1871 la valeur des exportations en Allemagne des membres de ce même Syndicat n'atteignait que 1.449.330 fr. (1) :

En 1872, il entra de France en Alsace, sous le régime douanier de droit commun :

| | QUINTAUX | | QUINTAUX |
|---|---|---|---|
| Coton brut | 350.924 | Blé | 450.878 |
| Filés de coton | 9.980 | Seigle | 1.468.437 |
| Laine brute | 53.852 | Farine | 571.051 |
| Laine peignée | 12.423 | Autres produits de de l'industrie meunière | 51.870 |
| Tissus en laine non imprimés | 5.902 | Sucre | 197.107 |
| Vins | 212.228 | | |

Le 1er janvier 1873, l'Alsace fut incorporée définitivement dans le système douanier allemand, sauf en ce qui concerne l'admission temporaire des tissus français qui fut prorogée jusqu'au 30 juin 1873, l'industrie textile de l'Est de la France ne disposant pas encore suffisamment d'imprimeries. Déjà durant l'année 1872 les exportations en France avaient sensiblement diminué par rapport à l'année précédente ; elles n'atteignirent, en effet, plus que 115.544.170 francs.

L'Alsace participa immédiatement d'une manière très active à la campagne qui fut menée dans les années 1873 à 1878 en Allemagne en faveur d'une protection plus accentuée de l'industrie et de l'agriculture. Beaucoup d'Alsaciens crurent à ce moment de très bonne foi que le renforcement des droits de douane était la panacée universelle qui guérirait l'industrie alsacienne de toutes les difficultés qu'elle traversait. Les nombreuses doléances de ce temps relèvent surtout le fait que la plupart des taxes douanières allemandes étaient de moitié moins élevées que les taxes correspondantes françaises. Certains articles, fortement protégés en France, ne payaient même aucun droit à l'importation. Nombre de produits français, grâce à cette différence, et à la modicité des droits d'entrée allemands, pouvaient efficacement concurrencer sur le marché allemand les produits alsaciens, tandis qu'à leur entrée en France les produits alsaciens étaient grevés de lourdes taxes.

C'est ainsi qu'à partir du 1er janvier 1877 toutes les machines pouvaient librement entrer en Allemagne, de sorte que, sur le marché allemand, les locomotives françaises étaient vendues meilleur marché que les locomotives alsaciennes de Graffenstaden, alors que celles-ci étaient frappées à leur entrée en France d'un droit de 3.000 francs, que les exportations de bière

ce en franchise de douane au cours de l'année 1872 à 10 % environ des ventes faites en France en 1869.

(1) Hertzog, dans Das Reichsband Elsass-Lothringen, Tome 1 et 2, page 131.

alsacienne en France furent rendues impossibles à cause de la taxe de 5 fr. 75 qu'elle devait acquitter, que le marché français était fermé aux filés alsaciens, tandis que les filés français pénétraient facilement en Allemagne à la faveur d'un droit douanier peu élevé. C'est ainsi encore que l'industrie alsacienne du feutre fut complètement privée de son ancien débouché, le marché français étant protégé par un droit *ad valorem* de 10 %, tandis que les feutres étrangers ne payaient à leur entrée en Allemagne qu'un droit de 6 à 12 fois plus faible, ce qui permit aux feutres français d'envahir le marché alsacien, que les chaussons fabriqués à Wasselonne, communément appelés « chaussons de Strasbourg », dont il se faisait avant 1870 un très large commerce en France, devaient également acquitter un droit de 10 % *ad valorem,* ce qui mit en cause l'existence même de cette vieille industrie alsacienne, et que l'amidon, le glucose et les gommes artificielles alsaciennes ne purent plus s'écouler en France en raison d'un droit de douane de 100 francs les 100 kilos, qui correspondait à une surcharge de 100 % *ad valorem.*

Dieffenbach pouvait écrire en 1877 « qu'en ce moment la concurrence française écrase l'industrie alsacienne ». La fermeture du marché français aux produits alsaciens avait un but: celui d'attirer en France la majeure partie des industries alsaciennes. Ce but fut atteint dans une large mesure et le dédoublement des principales maisons alsaciennes en deux branches, dont l'une restait dans le pays et dont l'autre se transportait en France se poursuit à une cadence très rapide pendant toute cette période (1).

En dehors de la concurrence française, ce fut surtout contre la concurrence anglaise que les industriels alsaciens demandèrent à être protégés. Seuls les imprimeurs, fidèles à leurs traditions anciennes de libéralisme économique, qui avaient fait leur prospérité dans la première moitié du XIX^e^ siècle, réclamèrent le maintien du libre-échange. Il va sans dire qu'ils étaient partisans d'une tarification très réduite pour l'importation des filés étrangers. Ils demandèrent d'autre part, en 1877, de pouvoir introduire en admission temporaire les tissus de France. Ce droit, malgré les protestations indignées des filateurs et tisseurs, leur fut encore accordé (2).

(1) Voir Infra, page 32.

(2) KIENER: « Rapport sur le tissage et les admissions temporaires », Colmar 1884. Les filateurs et tisseurs alsaciens adressèrent au chancelier et au Reichstag une pétition dans laquelle ils demandèrent l'élévation des droits d'entrée sur les filés et tissus. Grâce au régime de l'admission temporaire, l'importation des filés semi-fins en Allemagne augmenta de 1890 à 1900 de 50 %, celle des filés fins de 118 %, celle des tissus grossiers de 178 % et celle des tissus légers même de 599 %. L'admission temporaire priva en partie les filateurs et tisseurs du bénéfice des tarifs douaniers protecteurs appliqués à partir de 1878.

Vers 1877, tout annonçait cependant en Allemagne un abandon du libre-échangisme, mitigé par la présence de droits légèrement protecteurs de la production nationale, pour un système de droits qui devaient être prohibitifs. Sous la poussée des milieux industriels et agricoles, et la crise économique aidant, Bismarck inaugura en 1878 le régime protectionniste. L'importation des filés étrangers, pour en rester à l'exemple déjà choisi précédemment, fut grevée d'un droit de 36 marks, qui était prohibitif aussi bien pour les Anglais que pour les Français. Dès lors, l'industrie textile alsacienne put mettre pleinement à profit sa supériorité sur l'industrie textile allemande, supériorité de matériel aussi bien que supériorité d'une main-d'œuvre admirablement qualifiée. Les autres industries alsaciennes purent également raffermir leur situation sur le marché allemand. En 1890, le niveau d'avant 1870 est atteint pour presque toutes les industries alsaciennes, pour certaines il est même sensiblement dépassé. Après l'affaissement brusque des années 1872 et 1873, les exportations en France s'étaient stabilisées et assuraient un appoint intéressant à la production alsacienne (1).

L'année 1892 fut marquée pour l'économie alsacienne à la fois par deux évènements importants. D'une part, le tarif douanier français était remanié par la loi du 11 janvier 1892, d'autre part les traités de commerce conclus par l'Allemagne avec différents pays, qui atténuaient d'une manière très sensible le protectionnisme de 1878, entraient en vigueur.

La France avait parcouru, avec un certain retard, une évolution analogue à celle de l'Allemagne. Après une ère de libéralisme marquée par les traités de commerce conclus sous le Premier Empire, il se produisit, de 1880 à 1892, sous l'influence des mêmes causes qu'en Allemagne, un retour très net au protectionnisme. La loi du 11 janvier 1892 instituait deux tarifs autonomes: un tarif général et un tarif minimum (2). Le système des tarifs conventionnels est complètement abandonné. Les deux tarifs, aussi bien le tarif minimum que le tarif général, dépassaient de beaucoup l'ancien tarif, le premier de près de 55 %, le second de près de 30 %. L'Allemagne, et par

(1) Certains proposaient d'aller encore plus loin dans la voie du protectionnisme. Un député du Reichstag avait demandé à cette assemblée de frapper, à l'instar de ce qui se faisait en France, d'une surtaxe d'entrepôt les marchandises originaires d'un pays non européen importées en Allemagne par des ports étrangers. La Chambre de Commerce de Strasbourg protesta énergiquement le 16 mars 1881 contre cette prétention, qui aurait causé un grand tort au commerce et à l'industrie alsaciens. D'ailleurs, elle n'aboutit pas.

(2) L'on sait qu'un tarif autonome, à la différence d'un tarif conventionnel, peut être à tout moment modifié. Il constitue donc une menace permanente pour les pays étrangers.

conséquent l'Alsace également, bénéficiaient automatiquement en vertu des dispositions du Traité de Francfort du tarif minimum, mais la surcharge imposée aux produits alsaciens n'en était pas moins considérable et dans beaucoup de cas prohibitive (1). Dès 1893, le marché français était complètement perdu pour l'industrie mécanique, le tissage de la jute, la poterie, le commerce du bois, l'imprimerie, la fabrication de la choucroute, le commerce des meubles, les articles en faïence, l'industrie du papier, la viticulture alsacienne, la filature de la soie et la fabrication des draps. La filature et le tissage du coton ne pouvaient plus exporter en France que par saccades, lorsque l'industrie française ne pouvait satisfaire à l'affluence des commandes. Les ventes des maisons de pâtés de foie gras et des fonderies alsaciennes baissèrent fortement. Seuls les houblons et les cuirs se vendaient encore bien (2). L'Alsace fut obligée de chercher des débouchés nouveaux pour ses produits.

Elle les trouva en partie en Allemagne même et en partie dans d'autres pays, la Suisse, l'Italie, l'Autriche-Hongrie, la Belgique et la Russie. Les traités de commerce, remplaçant les tarifs prohibitifs anciens par l'application presque générale de la clause de la nation la plus favorisée qui furent conclus à partir de 1892, facilitèrent cette nouvelle orientation. Des accords passés entre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, l'Italie, la Belgique et la Suisse inaugurèrent la série de ces traités. Il s'y ajouta le 20 février 1894 un traité de commerce avec la Russie et en 1899, à la suite d'une guerre douanière très violente qui dura 5 années, un traité de commerce avec l'Espagne. L'ancien traité conclu le 30 mai 1865 par le Zollverein avec l'Angleterre était prorogé la même année pour une durée indéterminée. Tous ces traités devaient rester en vigueur jusqu'au 31 décembre 1903. Les industries alsaciennes ne souffrirent pas trop de la réduction du tarif douanier concédée pour un assez grand nombre d'articles à l'industrie étrangère, sauf la filature du coton et le tissage de la laine qui, bien que leur situation précaire eût été exposée au Reichstag par les députés alsaciens, en particulier par Winterer, Petri et Ruhland, et qu'une pétition eût été adressée au chancelier en 1898 pour obtenir une augmentation des droits dut subir la

---

(1) Il est peut-être utile de rappeler ici que, contrairement à une opinion encore très répandue, l'Allemagne n'imposa pas, lors des négociations du Traité de Francfort, la clause de la nation la plus favorisée. Cette clause fut demandée aussi bien par les représentants de la France que par ceux de l'Allemagne.

(2) Georg Tischert : Elsass-Lothringen und die Handelsverträge, Leipzig 1898.

concurrence redoutable des produits anglais et suisses (1). L'industrie alsacienne profita par contre du développement général des échanges de l'Allemagne avec les pays étrangers.

Le régime douanier allemand ne changea plus guère à partir de ce moment, ce qui prouve la santé de l'organisme économique allemand dans la période qui va de 1900 à 1913. Les préoccupations douanières ne se font en effet jour que pendant les crises de croissance ou de surproduction. Par contre, la tendance protectionniste fut aggravée en France par une loi du 29 mars 1910, qui éleva notablement les tarifs, déjà souvent prohibitifs, de 1892. La barrière élevée entre l'Alsace et la France devenait de plus en plus infranchissable, tandis que l'intégration de l'Alsace au mécanisme commercial allemand fait de grands progrès de 1900 à 1913 et que des courants d'échanges intenses s'établissent entre les deux rives du Rhin (2).

## LES COURANTS COMMERCIAUX DE L'ALSACE SOUS LA PERIODE ALLEMANDE

L'économie alsacienne a traversé pendant la période allemande trois stades. Le premier, qui va de 1871 à 1880, est marqué par la création de nombreuses entreprises alsaciennes en France; la région de l'Est et quelques centres, comme celui d'Elbeuf en Normandie, furent à ce moment littéralement saturés de capitaux alsaciens. Cependant, à quelques exceptions près, dont la plus importante est la décadence industrielle de Bischwiller, l'outillage des industries alsaciennes ne fut pas amoindri dans une mesure appréciable. De nouveaux courants

(1) Leo Berckholz: Die Wirkung der Handelsverträge auf Landwirtschaft, Weinbau und Gewerbe in Elsass-Lothringen, Thübingen et Leipzig 1902. En règle générale, les rapports des Chambres de Commerce de Strasbourg, Colmar et Mulhouse signalent plutôt les inconvénients que les avantages des nouveaux accords. En glanant dans ces rapports, on tombe sur des doléances nombreuses. Les tissus métalliques, la jute et les filets de front, qui autrefois s'exportaient beaucoup en Italie, se sont vu fermer entièrement ce marché; l'industrie de la pierre se plaint de la concurrence italienne. L'exportation dans la Suisse aurait diminué dans toutes les branches, sauf pour l'industrie du vêtement, les fonderies et les émailleries. L'exportation des bougies, du vinaigre, des pâtés de foie gras et des pipes de bois en Belgique aurait également fléchi, tandis que celle des draps, des tissus et du houblon se maintient. Les chapeaux de paille, les bas et les cuirs ne peuvent plus se vendre en Roumanie et en Serbie. Le traité conclu en 1894 avec la Russie interdisait pratiquement l'entrée des chapeaux de paille, des tissus métalliques, des draps et des tissus imprimés; il favorisait cependant l'exportation du houblon, des brosses, des machines, de filés de laine peignée, des pâtés de foie gras, des produits chimiques et métallurgiques, des articles en émail, des outils, du chocolat, des vêtements. Ces doléances, pour fondées qu'elles étaient, ne doivent cependant pas faire oublier que les répercussions de ces traités furent à tout prendre heureuses.

(2) Il est certain que la politique douanière poursuivie par la France a hâté la fusion de l'économie alsacienne avec l'économie allemande.

d'échange se créent, détruisant les pronostics trop sombres de ceux qui avaient prédit la ruine de l'Alsace sous la domination allemande. Vers 1880, l'économie alsacienne est étale, sans gains ni pertes appréciables par rapport à la période antérieure. A partir de 1880, commence un mouvement d'ascension, lent d'abord, plus rapide par la suite; l'économie alsacienne qui a retrouvé son équilibre se développe naturellement dans son nouveau cadre, moins cependant que celle d'autres régions allemandes dont la surindustrialisation fait de grands progrès, de sorte que son importance relative dans l'organisme allemand diminue certainement. Les craintes que Charles Grad exprimait encore en 1879 ne s'étaient toutefois pas vérifiées. « Après la chute de Napoléon I^er^, pouvait-on lire dans ses Etudes statistiques sur l'industrie de l'Alsace, l'activité de l'Alsace s'appliqua aux travaux paisibles de l'industrie et de l'agriculture qui ont placé l'Alsace parmi les pays du monde les plus florissants par ses progrès et sa prospérité. Prospérité et progrès arrêtés maintenant par les malheurs de l'annexion allemande. » Ce tableau était un peu trop riant pour le passé et trop peu pour l'avenir. Il est évidemment difficile d'apprécier l'évolution de l'intex économique de l'Alsace de 1870 à 1913; mais l'on peut évaluer *grosso modo* que cet index atteignit, en prenant comme base le chiffre de 100 pour l'année 1869, 130 à 140 en 1900. A partir de 1900, la courbe monte brusquement sous l'influence de causes diverses, entraînant avec elle même les industries qui s'étaient montrées jusqu'alors réfractaires, pour atteindre son apogée en 1913, année où l'index a certainement dépassé le chiffre de 200 (1).

## 1871 à 1880

Le dédoublement de l'industrie alsacienne dans les dix années qui suivirent la guerre de 1870 s'explique essentiellement, d'une part par la fermeture du marché français aux produits alsaciens, due aux taxes très élevées que la France, libre-échangiste en théorie, mais souvent prohibitionniste en fait, percevait à leur entrée sur son territoire, d'autre part par l'insuffisance de l'outillage français qui, privé de l'apport alsa-

(1) C'est là un chiffre moyen tout à fait empirique. Il importe d'ailleurs de distinguer l'index de la production industrielle de l'index des échanges. Le premier, qu'il est assez facile d'établir, augmenta dans des proportions infiniment plus modestes que le second (dont la statistique des marchandises transportées par les chemins de fer donne une idée). Cela démontre bien, abstraction faite de tout autre élément d'appréciation, que les importations en Alsace augmentèrent plus que ses exportations. Le tonnage des marchandises transportées par chemin de fer sur le Réseau d'Alsace-Lorraine passe de 4.200.000 tonnes en 1872 à 5.731.649 tonnes en 1876, à 16.064.941 tonnes en 1895, à 24.578.581 tonnes en 1900, à 30.787.385 tonnes en 1910 et à 49.364.000 tonnes en 1913.

cien, restait dans nombre de productions inférieur à la capacité de consommation du pays. Ce fut une opération fort lucrative,sinon pour l'économie alsacienne,qui, malgré tout, était privée d'une partie de ses forces vives, du moins pour les industriels qui la réalisèrent. Le mouvement de migration vers la France fut particulièrement fort pour l'industrie textile du Haut-Rhin et dans une mesure plus faible pour celle du Bas-Rhin (1).

Dès 1872, la maison Gros, Roman et C^ie constitua dans les Vosges la Blanchisserie de Thaon qui avait pour objet le blanchîment, l'apprêt, la teinture et l'impression des tissus et devait remplacer en France les établissements d'imprimerie du Haut-Rhin. En 1882, la maison de toiles peintes J. J. Zurcher et C^ie de Cernay est transférée à Epinal. La maison Thierry Mieg crée un tissage dans l'Aisne. La maison Zeller d'Oberbruck, près Massevaux, fonde un autre tissage à Etueffont-le-Bas (Vosges), auquel s'ajouta quelques années plus tard une filature. D'autres filatures s'installent: en 1875 à Montbéliard (Bourcart fils et C^ie de Guebwiller), en 1879 à Belfort (Dollfus Mieg et C^ie) et, encore en 1894, également à Belfort (maison Raphaël Dreyfus et C^ie de Mulhouse).

Beaucoup plus graves furent les conséquences de l'annexion à l'Allemagne pour l'industrie lainière de Bischwiller. Les produits de cette ville ne pouvant s'écouler sur le marché allemand, les industriels de Bischwiller transportèrent presque tous leurs établissements en France, soit dans l'Est, à Sedan et à Reims, soit en Normandie, à Vire et à Elbeuf, et dans le Nord, à Tourcoing. Dans l'espace de trois années, Bischwiller perdit près de la moitié de ses habitants, les 2/3 de ses ouvriers et de ses métiers à tisser et les 3/4 du chiffre d'affaires de ses usines. Certains patrons partirent avec presque tous leurs ouvriers. En 1874, cette cité, autrefois si active, n'était plus que l'ombre d'elle-même.

| | 1869 | 1874 |
|---|---|---|
| Population | 11.500 | 7.700 |
| Ouvriers intra et extra muros | 5.000 | 1.800 |
| Métiers à tisser | 2.000 | 850 |
| Broches | 56.000 | 22.000 |
| Chiffre d'affaires en millions de francs | 18 à 20 | 5 à 6 |
| Expéditions de marchandises fabriquées (kilos) | 1.117.206 | 400.000 |
| Consommation de houille dans les usines (en tonnes) | 10.338 | 5.816 (2) |

(1) M. le Professeur LAUFENBURGER, dans son Cours d'économie alsacienne (p. 143 et suiv.), a dressé un tableau complet de l'émigration de l'industrie textile que nous nous bornons à reproduire dans ses grandes lignes.

(2) BOURGUIGNON: Bischwiller depuis cent ans, 1873. Charles GRAD indique des chiffres qui n'atteignent même pas ceux de BOURGUIGNON.

Cette décadence fut durable et Bischwiller ne se releva plus. En 1898, il y avait encore à Bischwiller, sur les 96 fabriques de tissus qui existaient en 1869, 12 usines; le nombre des broches, qui était encore de 22.000 en 1874, était tombé à 13.000, et celui des ouvriers de 1800 à 750.

L'industrie textile ne fut pas la seule à se déplacer en France pour garder le contact avec son ancienne clientèle. Les exemples tirés d'autres industries abondent. La fabrication des chapeaux de paille, qui, en 1866, occupait à Strasbourg 1.600 personnes, émigra presque entièrement en France. En 1880, la maison de Dietrich à Niederbronn crée une succursale à Lunéville. La fabrique d'outils de Goldenberg au Zornhoff, près de Saverne, s'installe en 1892 à Tronville, dans la Meuse. Beaucoup de familles de potiers de Soufflenheim et d'Oberbetschdorf, ne pouvant plus vendre leurs poteries en France en raison des tarifs douaniers français, quittèrent l'Alsace pour s'établir de l'autre côté des Vosges (1). Des brasseries alsaciennes essaimèrent également en France.

A l'inverse, certaines entreprises furent créées en Alsace par des maisons françaises. C'est ainsi que deux fabriques de vins mousseux s'établirent dans le Bas-Rhin pour desservir le marché allemand, mais ce mouvement n'atteignit pas et de loin l'ampleur du mouvement précédent.

Les importations de France en Alsace diminuèrent beaucoup plus rapidement que les exportations d'Alsace en France, ce qui prouve que l'Alsace avait beaucoup plus besoin du marché français que l'industrie française du marché alsacien. Si les importations de France se réduisirent de 1874 jusqu'en 1880 de plus de 50 %, les exportations alsaciennes en chiffres absolus parvinrent à se maintenir. Elles devinrent cependant bientôt insignifiantes par rapport aux échanges avec l'Allemagne, qui augmentèrent de plus de 100 % en 10 années. Les échanges avec les autres pays restèrent stationnaires.

La statistique suivante du trafic des marchandises sur le réseau d'Alsace-Lorraine est très suggestive à cet égard (2) :

---

(1) H. Haug: Gewerbe und Handel im Bezirk Unter-Elsass dans Das Reichsland Elsass-Lothringen, 1re et 2e parties, p. 105 et suiv.

(2) Nous faisons toutes réserves quant à l'exactitude de cette statistique. Elle permet cependant de se rendre compte de l'ordre de grandeur relative des différents courants.

CHIFFRES EN TONNES

| | ALLEMAGNE | BELGIQUE | FRANCE | SUISSE | TRANSIT |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | **Exportations** | | |
| 1874 | 934.797 | 532.520 | 421.476 | 30.081 | 1.061.750 |
| 1875 | 980.099 | 261.003 | 385 012 | 37.765 | 1.149.920 |
| 1876 | 1.005.524 | 235.590 | 354.597 | 52.478 | 1.307.262 |
| 1877 | 1.285.338 | 203.611 | 294.571 | 68.209 | 1.244.507 |
| 1878 | 1.341.526 | 258.129 | 246.474 | 49.830 | 1.175.905 |
| 1879 | 1.544.465 | 246.099 | 240.845 | 35.695 | 1.456.121 |
| 1880 | 1.676.449 | 226.771 | 236.697 | 29.377 | 1.626.618 |
| 1881 | 1.893.124 | 241.159 | 216.200 | 31.777 | 1.721.547 |
| 1882 | 2.152.905 | 274.914 | 196.299 | 44.730 | 2.075.700 |
| 1883 | 2.364.225 | 281.688 | 184.895 | 37.796 | 2.222.125 |
| | | | **Importations** | | |
| 1874 | 725.798 | 466.931 | 333.940 | 99.131 | |
| 1875 | 698.308 | 294.173 | 336.195 | 86.690 | |
| 1876 | 609.426 | 216.262 | 303.882 | 79.523 | |
| 1877 | 702.873 | 309.722 | 359.734 | 75.737 | |
| 1878 | 762.299 | 293.975 | 280.016 | 82.717 | |
| 1879 | 831.009 | 253.436 | 311.384 | 56.133 | |
| 1880 | 948.502 | 430.447 | 322.903 | 53.279 | |
| 1881 | 1.269.026 | 447.762 | 403.959 | 65.025 | |
| 1882 | 1.209.700 | 470.612 | 387.833 | 43.500 | |
| 1883 | 1.308.853 | 518.616 | 358.251 | 123.806 | |

Certaines branches de l'industrie alsacienne s'intégrèrent immédiatement au marché allemand. Ce fut le cas par exemple pour la filature et le tissage de la jute qui écoule dès 1873 une grande partie de sa production en Allemagne et se plaint seulement de la faible protection que confèrent les tarifs douaniers de ce pays pour pouvoir lutter efficacement contre la concurrence des fabricants anglais de Dundee. Quant à la filature de coton, elle continua à travailler presque uniquement pour le tissage alsacien et celui-ci pour l'impression alsacienne, de sorte que seule cette dernière industrie présente des chiffres importants à l'exportation et à la vente en Allemagne. Des filatures comme celle de Huttenheim, près de Benfeld, qui envoyait ses filés dans toute l'Allemagne restèrent l'exception. D'autres industries arrivèrent à écouler à l'étranger les produits qu'ils plaçaient avant 1870 en France. Ce fut le cas pour le tissage de la laine. La maison Rogelet et C^ie^, de Buhl, vendait ainsi vers 1875 sur une production globale de 40.000 pièces: 4.000 pièces en Alsace, 3.500 en Allemagne, 5.000 en Amérique et 27.500 en Angleterre. Ce fut également le cas pour l'industrie de la soie, qui, à la même époque, exportait 40 % de sa production, dont 20 % en Amérique, 18 % en Angleterre et 2 % en France. L'impression et le blanchîment vendaient, comme par le passé, beaucoup de tissus à l'étranger, grâce au

bénéfice de l'admission temporaire qui lui avait été conféré; sur 55.052.300 mètres de tissus imprimés qui sortirent en 1877-1878 des usines alsaciennes, 16.136.452 mètres, soit près de 30 %, étaient placés sous le régime de l'admission temporaire. L'Angleterre et l'Alsace se partageaient à ce moment le commerce d'exportation des tissus imprimés, la première pour les articles communs, la seconde pour les articles de luxe. Enfin, certaines industries, comme l'industrie chimique, purent conserver pour certains produits spécialisés leur clientèle française. La fabrique de produits chimiques de Thann, à ce moment une des plus grandes entreprises chimiques du monde, continua à vendre en France, malgré les droits de douane élevés des quantités importantes d'acide tartrique. Elle en vendait également en Suisse et en Angleterre; de l'acide sulfurique en Suisse; du vert Guignert en Russie, en Angleterre et en Amérique. L'usine de constructions mécaniques de Graffenstaden place en 1877 73 % de sa production en France, 15 % en Alsace, 6 % en Allemagne, 6 % en Russie et en Italie. La maison de Dietrich, à Niederbronn, continue également à vendre en France ses roues pour locomotives, ses récipients émaillés pour l'industrie chimique et ses baignoires (1).

L'agriculture alsacienne souffrit peu de la perte du marché français. Le débouché allemand s'ouvrait de nouveau aux vins d'Alsace, tandis que les vins français et étrangers étaient grevés d'un droit d'entrée de 20 francs les 100 kilos. Néanmoins, l'importation des vins étrangers en Alsace demeura importante, tout en ayant tendance à diminuer. Alors qu'elle atteint dans le Haut-Rhin encore 4.682.950 kilos en 1876, elle fléchit à 4.357.300 kilos en 1880. Les vins français, espagnols et italiens importés servaient en majeure partie au coupage des vins du pays. Le Wurtemberg et les pays rhénans devinrent des acheteurs réguliers des vins alsaciens; il s'en vendait également en Suisse (2). La culture maraîchère, qui avait jusqu'alors souffert de la concurrence du Midi, jouit désormais d'une situation privilégiée dans l'Allemagne du Sud. L'industrie du tabac devient de nouveau libre; cependant le tabac n'était plus aussi bien payé qu'avant 1870 et n'était guère acheté en dehors de l'Alsace. Par contre, le houblon alsacien, qui représentait en 1877 20 % de la production houblonnière de l'Allemagne, 13 % de celle du continent, 9 % de celle de l'Europe et 8 % de celle du monde entier, allait en majeure partie en Allemagne et, en quantités moins importantes, en Belgique, en France et en Angleterre (3).

Les autres produits de consommation courante ne dépassè-

(1) Ch. Grad, loc. cit., passim.
(2) Hertzog, loc. cit.
(3) Berckenhaupt: Der Hopfenau in Elsass-Lothringen dans Das Reichsland Elsass-Lothringen, p. 184 et suiv.

rent pas, comme avant 1870, le cadre de l'Alsace. Celle-ci importait même chaque année de grosses quantités de blé, de farine et de seigle. Les industries alimentaires restèrent stationnaires. La brasserie alsacienne produisait à ce moment environ 800.000 hectolitres de bière par an; en 1878-1879, 282.227 hectolitres furent exportés, principalement en France. L'importation de bière allemande, qui s'était déjà élevée à 51.808 hectolitres en 1872, augmenta rapidement, tandis que les exportations alsaciennes diminuaient. L'industrie des pâtés de foie gras souffrait de la hausse générale des tarifs douaniers, celle de la choucroute avait de la peine à maintenir son chiffre de production, celle de la chicorée enfin, qui travaillait exclusivement pour le marché français, disparut complètement (1).

L'annexion ne changea en général rien aux courants d'importation des matières premières. Les charbons continuaient à venir principalement de la Sarre. Le coton brut était importé pour parties égales, soit par Le Havre, soit par les ports de la mer du Nord. La laine brute d'Australie et de Nouvelle-Zélande, achetée à Londres, entrait en Alsace par Anvers; les industriels alsaciens faisaient encore venir une partie de leur laine de France et de Bohême. Le lin était acheté en Belgique, en Allemagne et en France; le chanvre au Palatinat, dans le Grand-Duché de Bade et en Italie.

Vers 1875, l'industrie textile, la première industrie de l'Alsace, avait de nouveau retrouvé son ancienne importance, sauf pour ce qui concerne le tissage de coton.

| | 1869 | 1875 |
|---|---|---|
| Filés de coton . . . . | 21.248.208 kilos. | 21.394.500 kilos. |
| Tissus de coton . . . . | 172.150.199 mètres. | 105.176.480 mèt. (2) |

L'industrie de la laine paignée prit même un grand essor. D'autres industries, comme celle du papier, avaient également déjà dépassé en 1875 sensiblement le chiffre de production de 1869 (3). Vers 1880, les industries qui n'avaient pu surmonter la crise des premières années, avaient disparu, tandis que les autres prospéraient toutes. Les courants commerciaux de l'Alsace s'étaient stabilisés. L'économie alsacienne avait de nouveau retrouvé son équilibre.

---

(1) Haug, loc. cit., passim.

(2) Hertzog, loc. cit.

(3) Production en 1869: 2.840.000 kilos; en 1875, 3.400.000 kilos.

## 1880 à 1900

Comparées à la période de 1900 à 1913, les années qui vont de 1880 à la fin du XIXe siècle ont un caractère de transition très net; comparées à la période antérieure, elles marquent l'achèvement du travail d'adaptation au marché allemand. Années de transition, elles le furent par la naissance de nouveaux courants d'échanges et par la prépondérance que le commerce du Bas-Rhin commence à prendre sur l'industrie du Haut-Rhin. Années d'achèvement, elles le furent par l'élargissement des courants d'échange avec l'Allemagne et la résorption des courants d'échanges avec la France.

C'est ce second point de vue qu'il convient d'examiner en première ligne.

Deux industries participèrent peu au développement des ventes en Allemagne; d'une part l'industrie textile, d'autre part la brasserie. Pour l'industrie textile, ce phénomène s'explique par le mouvement d'expansion des autres centres textiles allemands et le non-renouvellement de l'outillage textile alsacien. Cependant le textile alsacien put écouler sans difficultés en Allemagne les produits qui allaient précédemment à l'étranger et qui s'exportaient de plus en plus difficilement, en raison de l'augmentation générale des droits de douane. L'industrie des tissus mélangés de Sainte-Marie-aux-Mines subit seule une régression, moins il est vrai parce que le marché allemand se détournait de ces tissus pour en acheter de semblables ailleurs, que par un changement de mode, qui fit préférer les tissus imprimés. Par contre, la progression de l'industrie de la laine est continue. Enfin l'industrie du lin et du chanvre disparut presque complètement.

La concurrence très forte des brasseries allemandes empêcha les brasseries alsaciennes de prendre pied, sauf dans des cas très rares, sur le marché allemand.

En même temps que les exportations de bière alsacienne diminuent de 1879 à 1899 de 50 %, les ventes de bière allemande en Alsace augmentent de 350 %.

La production des brasseries alsaciennes put néanmoins se développer, la consommation de bière s'accroissant en Alsace plus rapidement encore que le chiffre des importations allemandes (1). Voici, en hectolitres, la statistique des importations et exportations de bière en Alsace de 1879 à 1899:

(1) La consommation de bière passe en Alsace de 42,5 litres par tête d'habitant en 1879 à 85,7 litres en 1899. En 20 ans, elle augmenta donc de 100 %.

| | PRODUCTION | IMPORTATION | EXPORTATION |
|---|---|---|---|
| | — | — | — |
| 1879 | 788.000 | 102.000 | 240.000 |
| 1881 | 942.000 | 156.000 | 275.000 |
| 1883 | 823.000 | 174.000 | 236.000 |
| 1885 | 691.000 | 176.000 | 167.000 |
| 1887 | 778.000 | 215.000 | 125.000 |
| 1889 | 798.000 | 243.000 | 111.000 |
| 1891 | 875.000 | 250.000 | 70.000 |
| 1893 | 907.000 | 281.000 | 48.000 |
| 1895 | 997.000 | 325.000 | 30.000 |
| 1897 | 964.000 | 330.000 | 27.000 |
| 1899 | 1.128.000 | 352.000 | 30.000 (1) |

A l'encontre de la brasserie, la viticulture alsacienne augmenta considérablement ses ventes en Allemagne, tandis que les ventes à l'étranger et particulièrement en Suisse restent stationnaires.

| | PRODUCTION Hl. | IMPORTATIONS de l'Allemagne | IMPORTATIONS de l'étranger | EXPORTATIONS en Allemagne | EXPORTATIONS à l'étranger |
|---|---|---|---|---|---|
| 1887 | 749.870 | 192.827 | 57.851 | 76.829 | 14.508 |
| 1888 | 1.162.965 | 103.028 | 67.377 | 98.320 | 33.877 |
| 1889 | 700.597 | 96.884 | 80.382 | 132.925 | 18.078 |
| 1890 | 920.199 | 107.549 | 80.302 | 120.825 | 31.365 |
| 1891 | 468.548 | 128.268 | 78.173 | 126.836 | 16.638 |
| 1892 | 870.622 | 126.600 | 120.450 | 250.037 | 24.179 |
| 1893 | 1.320.782 | 113.552 | 87.537 | 185.617 | 18.307 |
| 1894 | 722.076 | 140.862 | 77.609 | 125.876 | 11.069 |
| 1895 | 459.694 | 184.890 | 97.375 | 181.683 | 12.556 |
| 1896 | 1.428.140 | 185.639 | 78.187 | 160.728 | 18.880 |
| 1897 | 830.014 | 193.409 | 88.006 | 173.115 | 19.419 |
| 1898 | 531.696 | 220.377 | 94.950 | 169.063 | 14.575 |
| 1899 | 810.764 | 232.031 | 110.836 | 228.198 | 14.502 |
| 1900 | 1.251.035 | 192.348 | 104.700 | 270.255 | 12.951 (2) |

Voici les statistiques de l'importation et de l'exportation de bière après 1900:

| | Bière produite | Bière importée d'Allemagne | Bière importée de l'étranger | Bière exportée | Consommation en A. L. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1902 | 1.147.848 | 312.677 | 14.829 | 16.326 | 1.450.028 |
| 1903 | 1.221.690 | 335.117 | 15.710 | 17.096 | 1.555.421 |
| 1904 | 1.278.335 | 355.468 | 14.642 | 16.113 | 1.632.332 |
| 1905 | 1.332.140 | 372.848 | 14.965 | 23.705 | 1.696.248 |
| 1906 | 1.381.123 | 374.001 | 10.967 | 31.248 | 1.734.843 |
| 1907 | 1.449.565 | 379.633 | 9.185 | 31.675 | 1.806.708 |
| 1908 | 1.499.395 | 419.435 | 9.495 | 27.763 | 1.900.562 |
| 1909 | 1.381.481 | 377.773 | 7.615 | 27.034 | 1.738.835 |
| 1910 | 1.291.604 | 355.244 | 7.659 | 35.780 | 1.619.027 |
| 1911 | 1.349.721 | 402.990 | 7.459 | 39.478 | 1.720.692 |
| 1912 | 1.276.197 | 380.441 | 6.761 | 37.467 | 1.623.932 |

(1) Leo Berckholz, loc. cit.

(2) Ces chiffres comprennent également la Lorraine. En 1913, l'Alsace importait 240.690 quintaux métriques de vin (soit environ 224.000

En 1898, l'Alsace plantait 24.936,2 hectares de vignes sur 117.279 hectares pour toute l'Allemagne. Le chiffre des importations de vins étrangers en Alsace variait suivant que la récolte du vignoble alsacien était bonne ou mauvaise.

Le houblon alsacien, bien qu'il fût plus estimé à l'étranger qu'en Allemagne, où on lui reprochait de donner à la bière un goût amer désagréable, est vendu jusqu'à concurrence de 60 % en Allemagne. La récolte de houblon, qui avait été de 2.000 quintaux en 1840 et de 7.186 quintaux en 1852 atteint, dès 1878, 82.079 quintaux. De 1880 à 1890, elle fut en moyenne de 95.000 quintaux; de 1890 à 1900, de 82.000 quintaux. De 1873 à 1889, l'Alsace exporta, bon an, mal an, les quantités suivantes de houblon:

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Bavière* | 38.390 | *quintaux.* | |
| *Reste de l'Allemagne* | 20.956 | — | |
| *Belgique* | 19.576 | — | |
| *France* | 8.770 | — | |
| *Angleterre et pays d'outre-mer* | 4.996 | — | |
| *Autres pays du continent* | 1.627 | — | (1) |

La place que le houblon alsacien prit sur le marché allemand était d'autant plus remarquable que l'Allemagne avait elle-même un grand excédent de production et exportait en moyenne 238.000 quintaux par an. La consommation de l'Alsace en houblon du pays ne dépassait pas 10.000 quintaux par an. Cependant, si les chiffres bruts des ventes en Allemagne et à l'étranger étaient importants, l'organisation de ces ventes était très défectueuse et, à l'exception de quelques maisons qui travaillaient presque exclusivement avec la France et la Belgique, entièrement entre les mains des commerçants de Bavière et de Bohême, qui avaient intérêt à déprécier le houblon alsacien pour l'acheter à vil prix. Le rendement de cette culture était donc loin d'être satisfaisant (2).

Le bois alsacien se vendait en majeure partie en Allemagne. Le surplus était utilisé sur place ou exporté par le canal du Rhône au Rhin en Hollande, où il servait à la construction navale et, par le canal de la Marne au Rhin, à Paris. Le bétail

---

hectolitres), dont 33.460 venant d'Allemagne, 6.780 de Lorraine, 179.790 de France et 14.970 d'Italie. Elle n'exportait par contre plus que 174.530 quintaux métriques (soit environ 163.000 hectolitres), dont 149.380 en Allemagne, 19.230 en Lorraine, 2.210 en Suisse et 2.600 en France.

(1) En 1913, l'Alsace importait 16.700 quintaux métriques de houblon (3.340 d'Allemagne, 8.920 de Lorraine et 4.440 de l'étranger). Elle exportait la même année 29.660 quintaux métriques.

(2) Beckenhaupt, loc. cit., et « Elsässische Hopfenzeitung », n° d'octobre 1900, « Beitrag zur Geschichte des Hopfenbaues in Elsass-Lothringen ».

Voir sur la culture du houblon à l'époque française, Infra, page 184.

abattu en Alsace pour la consommation locale était acheté en grande partie dans le Grand-Duché de Bade, au Wurtemberg, en Bavière, en Allemagne du Nord et, dans une proportion moindre, en Suisse, en Autriche-Hongrie et en Italie [1].

Pour certaines industries, le marché allemand a entièrement remplacé le marché français; pour d'autres, le marché local assure des débouchés suffisants; c'est, par exemple, le cas pour l'industrie chimique et la construction mécanique qui ne travaillent presque que pour l'industrie textile alsacienne.

En 1895-96, le trafic ferroviaire avec l'Allemagne dépasse de 138 % celui avec la France. Sur un trafic total de 16.064.941 tonnes, 7.623.284 tonnes se rapportent au trafic avec l'Allemagne, 3.633.095 tonnes au trafic intérieur, 1.681.057 tonnes au trafic avec la Belgique et la Hollande, 320.550 tonnes à celui avec la France, 309.551 tonnes à celui avec la Suisse et 2.497.401 au transit. Les transports de l'Alsace en France et de France en Alsace ne représentent plus que 1,99 % des transports totaux effectués par le réseau, tandis que les échanges avec l'Allemagne atteignent 47,45 % du trafic total.

La naissance des courants commerciaux nouveaux fut presque concommitante avec l'ouverture, en 1892, du premier port rhénan de Strasbourg, du port de la porte d'Austerlitz, qui, jusqu'en 1896, doubla chaque année son trafic. Ces courants nouveaux ne se substituèrent pas aux courants anciens; ils se superposèrent à eux. Un exemple très net de cette superposition est donné par la statistique des charbons importés en Alsace. Tandis que les tonnages de charbons venant des anciennes provenances, de la Sarre et pour partie de la Belgique et de la France restent stationnaires, ceux de la Ruhr gagnent en importance d'une année à l'autre.

L'importance de Strasbourg comme marché de distribution augmente, beaucoup de courants qui, précédemment, partaient de Mannheim se fixant à Strasbourg. Strasbourg importe maintenant directement du blé de la Russie, de l'Argentine, de l'Amérique du Nord et des pays du Danube, parfois de la Prusse Orientale; du seigle de la Russie et de l'Amérique du Sud, parfois de la Champagne; de l'avoine du Grand-Duché de Bade et du Wurtemberg. La culture du blé diminua en

---

(1) Hertzog, loc. cit., et Berckolz, loc. cit.

### TRAFIC CHARBONNIER

### IMPORTATIONS PAR CHEMIN DE FER

| | 1883 | 1885 | 1887 | 1889 | 1891 | 1893 | 1895 | 1897 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Sarre | 507.248 | 482.158 | 476.154 | 479.808 | 564.927 | 569.863 | 507.394 | 656.323 |
| Ruhr | 37.354 | 38.094 | 44.347 | 41.325 | 45.180 | 62.240 | 72.543 | 41.592 |
| Belgique | 6.329 | 8.780 | 38.956 | 72.824 | 88.990 | 99.650 | 125.758 | 76.781 |
| France | 41.436 | 29.505 | 24.338 | 60.431 | 28.687 | 35.558 | 23.007 | 10.602 |
| Autres pays | 149 | 597 | 616 | 1.357 | 1.305 | 792 | 712 | 962 |
| Total | 592.556 | 558.734 | 584.411 | 655.745 | 729.089 | 768.103 | 729.414 | 786.260 |

### IMPORTATIONS PAR LE RHIN ET LES CANAUX

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Sarre | 223.298 | 281.804 | 310.644 | 291.023 | 283.385 | 244.567 | 267.797 | 268.783 |
| Ruhr | — | — | 18.582 | 39.054 | 43.568 | 36.671 | 149.253 | 292.895 |
| Belgique | 189 | 263 | 37.708 | 71.772 | 107.418 | 100.047 | 105.092 | 149.934 |
| Total | 223.477 | 282.067 | 366.934 | 401.849 | 434.371 | 381.285 | 522.142 | 711.612 |
| Total général | 816.033 | 840.801 | 951.345 | 1057.594 | 1163.460 | 1149.388 | 1251.556 | 1497.872 (1) |

Alsace,comme ailleurs en Europe, à la suite de l'envahissement des blés étrangers, passant de 182.295 hectares en 1891 à 156.030 hectares en 1900, en même temps que le prix du blé diminuait, passant d'une moyenne de 22,30 marks pendant la période de 1870 à 1880 à une de 18,50 marks pendant celle de 1880 à 1890 et à une de 15,90 marks pendant celle de 1890 à 1900 (2).

Strasbourg fournit toute l'Allemagne du Sud en denrées coloniales. Le commerce de transit avec la Suisse est également vivifié par des apports nouveaux, notamment par les céréales et les charbons importés par Strasbourg.

Mais si les débouchés à l'intérieur de l'Allemagne s'accrois-

(1) Voici quel a été le développement du trafic charbonnier après 1900:

### IMPORTATIONS PAR CHEMIN DE FER

| | 1900 | 1905 | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Sarre et Lorraine | 646.090 | 672.179 | 945.600 | 736.755 | 710.479 | 807.159 |
| Ruhr | 188.646 | 27.091 | 72.375 | 30.706 | 84.405 | 89.971 |
| Belgique | 78.708 | 71.122 | 108.581 | 92.847 | 89.847 | 72.263 |
| Autres Régions | 18.098 | 15.888 | 38.587 | 21.191 | 19.675 | 9.547 |
| Total | 931.542 | 786.280 | 1.165.143 | 881.499 | 904.135 | 978.940 |

### IMPORTATIONS PAR LE RHIN ET LES CANAUX

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Sarre et Lorraine | 264.758 | 220.336 | 173.285 | 152.447,5 | 144.051 | 159.095,5 |
| Ruhr et Angl., Belg. | 376.949 | 819.071 | 988.209,5 | 1.054.690,5 | 855.990,5 | 1.222.412 |

| | 1900 | 1905 | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Belgique | 157.778 | 198.495 | 167.916 | 147.013 | 112.584,5 | 97.156 |
| Total | 799.495 | 1.237.902 | 1.329.410,5 | 1.354.151 | 1.112.626 | 1.478.663,5 |
| Total général | 1.731.027 | 2.024.182 | 2.494.553,5 | 2.235.650 | 2.016.761 | 2.457.603,5 |

(2) Aussi l'agriculture alsacienne demanda-t-elle toujours avec insistance une élévation du tarif allemand sur l'importation du blé.

sent, les débouchés extérieurs sont en régression en raison des barrières douanières qui s'élèvent de tous côtés.C'est ce qui explique le dépérissement de certaines industries qui ne vivaient que de l'exportation, de l'industrie de l'amidon, du glucose et de la dextrine par exemple, qui produisait avant 1870 13.000 tonnes de marchandises, alors qu'en 1895 elle n'en produisait plus que 7.500 tonnes et arrivait à exporter encore péniblement 530 tonnes de glucose en Angleterre, en Hollande, en Suisse et en Amérique.

Par contre, les exportations de matières premières — l'Alsace a de tout temps fourni des matières premières à un certain nombre d'industries — et des produits fabriqués de réputation mondiale se maintiennent. Voici quelques chiffres qui dénotent cette double tendance en ce qui concerne les exportations en Amérique:

| | Tissus et filés de laine | Peaux et cuirs | Pâtés de foie gras |
|---|---|---|---|
| | — | — | — |
| 1893 | 223.739,32 Dollars | 215.197,43 Dollars | 19.890,08 Dollars |
| 1894 | 155.798,49 » | 34.320,50 » | 20.966,06 » |
| 1895 | 177.629,67 » | 220.736.91 » | 26.590,88 » |
| 1896 | 278.229,51 » | 143.744,34 » | 22.486,37 » |
| 1897 | 205.829,50 » | 509.362,51 » | 21.864.23 » |
| 1898 | 148.187,26 » | 776.955,80 » | 24.446,95 » |
| 1899 | 95.686,71 » | 1.987.697,93 » | 30.776,50 » |
| 1900 | 48.790,66 » | 1.122.814,40 » | 29.314,82 » |

(1

Seules les exportations à destination de la Russie et de l'Angleterre augmentent; en Russie, grâce au traité de commerce conclu en 1894 avec ce pays; en Angleterre, parce que les Iles Britanniques restaient le marché où venaient se pourvoir les marchands de tous les pays. L'industrie des filets de front, qui donnait du travail à domicile à 20.000 personnes et écoulait autrefois un quart des filets produits en Espagne arriva ainsi, après la fermeture du marché espagnol, à les placer en Angleterre. Après 1894, la Russie importa de fortes quantités d'outils, de machines, de produits chimiques et de filés de laine alsaciens.

## 1900 à 1913

L'essor indiscutable de l'économie alsacienne de 1900 à 1913 amplifie à la fois les courants d'échanges intérieurs et les courants d'échanges extérieurs. A l'intérieur de l'Alsace, les courants commerciaux principaux sont orientés comme par le

(1) Berckholz, loc. cit. Cette statistique est celle du Consulat américain de Kehl. Elle comprend, en dehors de l'Alsace et de la Lorraine, encore une petite parcelle du Grand-Duché de Bade. L'augmentation des exportations de peaux et de cuirs en Amérique, qui peut surprendre au premier abord, provient uniquement de très fortes ventes de peaux; les cuirs n'y interviennent que dans une proportion minime.

passé du Nord au Sud, suivant la ligne de chemin de fer Strasbourg-Bâle, doublée du canal du Rhône au Rhin. Ce sont essentiellement des courants de matières premières, charbons de la Ruhr venant de Strasbourg, charbons venant des mines de la Sarre, soit par chemin de fer, soit par le canal des Houillères et le canal de la Marne au Rhin. Les courants extérieurs sont plus diversifiés. Ils partent en fuseau des deux extrémités de la transversale Strasbourg-Mulhouse. Leur orientation, leur composition et leur valeur changent. Il semble bien que ce soit le trafic du charbon qui ait entraîné à sa suite la naissance de courants commerciaux nouveaux. En 1913, la consommation du charbon atteint, en Alsace et en Lorraine, 10 millions de tonnes, dont 4 millions environ provenaient de la Sarre, de la Lorraine, du bassin d'Aix-la-Chapelle, du bassin de lignite de Cologne et, en proportions insignifiantes, de Belgique. Les six autres millions venaient de la Ruhr (1). Alors qu'en 1897, 16 % à peine du charbon consommé en Alsace était du charbon de la Ruhr, celui-ci occupe maintenant en Alsace une place prépondérante. Or, le charbon de la Ruhr utilisait en majeure partie la voie rhénane et devait donc rompre charge à Strasbourg (2). On sait depuis longtemps que seule cette rupture de charge fait profiter une région des courants commerciaux qui la traversent, parce qu'elle crée de nouveaux courants, qu'elle attire les industries travaillant des matières premières pondéreuses bon marché et qu'elle est un facteur puissant de concentration bancaire. Pendant longtemps, l'Alsace avait perdu ce bénéfice, que la navigation rhénane lui rendit à nouveau.

L'importation du blé exotique suivit la voie du charbon de la Ruhr. Déjà, au XIX^e siècle, de grands moulins s'étaient établis dans les métropoles rhénanes, en particulier à Mannheim; ils fournissaient, vers 1900, environ les trois cinquièmes de la farine importée en Alsace, l'industrie meunière alsacienne étant incapable de satisfaire tous les besoins locaux (3). Le marché alsacien était également souvent inondé de farine produite en France et exportée en Alsace grâce à la prime accordée par le Gouvernement français. M. le Professeur Laufenburger a retracé, en un tableau vivant, les migrations successives qui permirent à la meunerie alsacienne de conquérir d'abord le marché régional, puis de prendre pied sur le marché national et international (4). La première migration trans-

(1) Parmi ces 6 millions de tonnes, 3.500.000 tonnes de coke de la Ruhr étaient expédiées par chemin de fer aux hauts-fourneaux lorrains.

(2) 1 million de tonnes de charbons de la Ruhr venaient en Alsace par chemin de fer, soit directement du carreau de la mine, soit après allègement à Mannheim.

(3) Elle pouvait cependant, pendant certaines années plus favorables que d'autres, exporter en Suisse.

(4) H. LAUFENBURGER: Les migrations dans l'industrie de la meunerie d'Alsace, La Vie en Alsace, 1927, p. 253.

porta au début du XIXe siècle les moulins du haut de la montagne et de la zone supérieure des vallées, où ils se trouvaient jusqu'alors, vers le bas des vallées et la plaine, où ils étaient plus rapprochés de la matière première. Un long chapelet de moulins s'éleva à ce moment le long de la rivière principale de l'Alsace: l'Ill. Mais ce ne fut pas là que la meunerie alsacienne devait se fixer définitivement.

Dans les dernières années du XIXe siècle, des moulins gigantesques s'établirent à Strasbourg, à proximité de la voie rhénane, qui leur assure une alimentation facile en blé étranger. Dès leur constitution, ces entreprises meunières nouvelles tendent à se séparer du marché strictement local pour desservir le marché national et même international. Comme Strasbourg, de par sa position géographique excentrique dans l'Empire allemand, était à cet égard quelque peu handicapée par rapport aux moulins situés dans les autres villes rhénanes, elles rachetèrent par l'importance de leur outillage ce désavantage. Elles prirent également des participations dans un certain nombre d'entreprises meunières allemandes, l'expérience ayant montré que seul un ensemble de grands moulins est capable de travailler dans des conditions économiques, chaque moulin gardant alors une zone d'influence propre. Les petits moulins de la plaine alsacienne ne purent lutter contre leurs redoutables concurrents et durent, sauf de rares exceptions, cesser leur exploitation. Désormais aussi le blé alsacien ne joue plus qu'un rôle de second ordre pour la meunerie alsacienne; celle-ci achète son blé dans d'autres régions et surtout à l'étranger.En 1913, l'Alsace n'importe plus que 22.891 tonnes de farine, alors qu'elle en exporte 584.130 tonnes, dont 563.000 tonnes en Allemagne.

La convergence des courants commerciaux vers un seul endroit, d'où ils repartent pour se disperser dans tout le pays et dans les régions avoisinantes, est pour l'Alsace un phénomène nouveau qui annonce un changement dans sa structure commerciale. De centre consommateur qu'elle était au XIXe siècle, l'Alsace devient un centre distributeur. Après avoir été pendant 50 années détrônée par Mannheim, Strasbourg supplée peu à peu à cette ville dans le transit vers la Suisse et dans le rôle de métropole de l'Allemagne du Sud. La croissance du commerce alsacien dans les premières années du XXe siècle est rapide, plus rapide que l'essor industriel alsacien. En faudrait-il des preuves? On les trouverait dans le développement considérable des banques alsaciennes qui créent à ce moment des succursales en Allemagne, en Suisse et en France et dans la création d'industries multiples dans la région strasbourgeoise. En même temps, la découverte et la mise en exploitation du gisement de potasses dans le Haut-Rhin, dont l'importance n'é-

chappa pas au Kalisyndicat allemand, amorce un courant de transport dirigé du Sud au Nord et tend par là à compenser le déséquilibre ancien des courants d'échanges en Alsace, orientés, depuis le Moyen-Age, du Nord au Sud.

L'Alsace de 1913 ressemble peu à celle de 1890 et encore moins à celle de 1869. Son union avec l'économie allemande est intime. C'est en Allemagne que vont la majeure partie de ses produits et c'est d'Allemagne que viennent presque toutes les matières premières et les produits fabriqués qu'elle importe. Seules certaines matières premières, comme le coton et la laine et certains produits comme les fruits, les primeurs et les vins continuent encore à venir, pour une partie importante, de France ou à passer par les ports français.

Pour le coton, les 69.200 tonnes qui arrivèrent en 1913 en Alsace se répartissaient de la manière suivante par lieu d'origine:

| | | | |
|---|---|---|---|
| *France (Le Havre et Marseille)* .... | 26.500 | *tonnes.* | |
| *Brême* ..... | 24.576 | — | |
| *Italie.* ..... | 5.139 | — | |
| *Autriche* ..... | 2.662 | — | |
| *Hambourg.* ..... | 1.998 | — | |
| *Anvers* ..... | 3.840 | — | |
| *Divers* ..... | 400 | — | (1) |

Voici les chiffres correspondants pour la laine:

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Anvers* ..... | 13.208 | *tonnes.* | |
| *France (Dunkerque)* ..... | 6.576 | — | |
| *Hambourg* ..... | 99 | — | |
| *Brême* ..... | 57 | — | |
| *Reste de l'Allemagne* ..... | 2.927 | — | |
| *Divers* ..... | 520 | — | (2) |

L'importance relative des échanges avec la France a beaucoup baissé, alors que celle des échanges avec l'Allemagne n'a cessé d'augmenter. En prenant comme base les statistiques des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine, qui, si elles ne donnent pas une image complète des importations et des exportations alsaciennes, permettent cependant d'en suivre l'évolution, l'on constate que les exportations d'Alsace et de Lorraine ont pas-

(1) 16.015 tonnes étaient de nouveaux expédiées en dehors de l'Alsace. Sur les 69.602 tonnes importées, 67.756 tonnes étaient importées par chemin de fer et 1.846 par la voie rhénane.

(2) Les réexportations de laines ayant atteint en 1913 7.761 tonnes, il restait pour la consommation proprement alsacienne 15.625 tonnes. Sur les 23.385 tonnes importées, 1.750 avaient été transportées par le Rhin.

sé de 1.500.000 tonnes en 1884 à 10.500.000 tonnes en 1909, et les importations pendant le même laps de temps de 2.500.000 tonnes à 6.750.000 tonnes. Cette augmentation se rapporte principalement aux échanges avec l'Allemagne. Les expéditions en Allemagne passent de 908.000 tonnes en 1884 à 8 millions de tonnes en 1909, accusant une augmentation de 800 %, tandis que les expéditions à l'étranger s'élèvent seulement de 568.000 tonnes à 2.100.000 tonnes, accusant une augmentation de 270 %. Les expéditions en France, qui s'étaient chiffrées à 258.000 tonnes en 1884 sont encore de 358.000 tonnes en 1909, mais leur pourcentage par rapport à l'ensemble des expéditions est tombé pendant ce temps de 17 ½ % à 3,5 %. Il est même dépassé par la part de la Belgique, qui atteint 7,8 % et par celle de la Suisse qui s'élève à 4,9 %. A l'importation, l'évolution est moins sensible. Les importations d'Allemagne passent cependant de 1.790.000 tonnes en 1884 à 5.350.000 tonnes en 1909, en progression de 199 %, les importations de l'étranger de 406.000 tonnes en 1884 à 1.368.000 tonnes en 1909 accusant une augmentation de 237 %. Les importations de France atteignent en 1909 485.000 tonnes représentant 7,2 % de l'ensemble des importations de l'Alsace contre 140.800 tonnes, soit 6,4 % des importations en 1884 (1).

Après l'Allemagne, la Lorraine annexée est devenue le principal client et fournisseur de l'Alsace, alors qu'avant 1870 les échanges entre ces deux provinces n'étaient guère plus importants que ceux de l'Alsace avec la Franche-Comté et les départements de la Lorraine restés français. La communauté politique a ici entraîné une communauté économique, qui fut très étroite et qui subsista même après la guerre.

Puis viennent par ordre d'importance décroissante : la Suisse, la France, la Belgique, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Autriche, etc... Ce classement n'a évidemment qu'une valeur relative, puisque, en dehors du trafic par chemins de fer, il faudrait également, pour être complet, tenir compte du trafic sur les voies navigables et sur les routes.

---

(1) Ces chiffres sont tirés de la brochure: « Die wirtschaftliche Entwicklung Elsass-Lothringens unter der Deutschen Verwaltung, Sonderabdruck der Nachrichten des Statistischen Landesamtes für Elsass-Lothringen », Strasbourg, 1911. Ils ont souvent été cités pendant et après la guerre par des auteurs allemands qui voulaient démontrer que l'Alsace ne pouvait, économiquement parlant, vivre que rattachée à l'Allemagne. Pour l'Alsace seule, ainsi qu'on peut s'en rendre compte par la statistique du trafic des chemins de fer reproduite aux p. 58 - 59, l'augmentation des expéditions en Allemagne ou des importations de l'Allemagne n'a pas été aussi forte. En 1913, les arrivages d'Allemagne en Alsace ont été de 1.559.195 tonnes sur un ensemble de 2.854.715 tonnes arrivées en Alsace; les expéditions en Allemagne propres à l'Alsace se sont élevées la même année à 814.518 tonnes, sur un ensemble de 2.254.859 tonnes expédiées en dehors de l'Alsace.

## Voici la statistique complète du trafic par chemins de fer pour l'année 1913:

### IMPORTATIONS

| | Allem. | Lorr. | Suisse | France | Belg. | Ital. | Lux. | Holl. | Total de l'étranger |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Déchets | 1.304 | 70 | 97 | 531 | 223 | 10 | 2 | 100 | 995 |
| Coton | 28.236 | 2.181 | 344 | 26.500 | 1.994 | 5.139 | 8 | 55 | 36.939 |
| Bière | 31.367 | 132 | — | 3 | — | — | — | — | 1.009 |
| Plomb | 842 | 94 | 28 | 47 | 21 | — | 11 | — | 107 |
| Ecorces | 3.484 | 303 | 8 | 13.345 | 36 | 226 | 772 | 8 | 16.545 |
| Lignite | 54.103 | 5 | — | — | 45 | — | 10 | — | 55 |
| Ciment | 40.982 | 52.926 | 1.248 | 1.681 | 161 | 12 | — | — | 3.114 |
| Produits chimiques | 22.639 | 332 | 1.526 | 1.380 | 1.123 | 341 | 114 | 104 | 4.639 |
| Pap. bitume | 1.393 | 10 | — | — | — | — | — | — | — |
| Engrais | 19.959 | 21.667 | 334 | 757 | 3.208 | 21 | 1.295 | 807 | 6.552 |
| Fer brut | 14.333 | 13.361 | 374 | 527 | 13 | — | — | 45 | 1.294 |
| Loupes | 8.528 | 109.844 | 10 | 15 | — | — | 335 | — | 6.160 |
| Déchets de fer | 5.995 | 2.397 | 33 | 43 | — | — | 6.135 | — | 272 |
| Poutrelles | 54.614 | 19.317 | 343 | 805 | 791 | — | 196 | 14 | 9.775 |
| Rails | 10.776 | 8.775 | 15 | — | 2 | — | 7.811 | — | 1.623 |
| Traverses | 127 | 273 | — | — | — | — | 1.606 | — | 59 |
| Roues | 5.417 | 3.046 | — | 23 | — | — | 59 | — | 71 |
| Chaudières | 24.478 | 685 | 1.037 | 2.570 | 831 | 68 | 45 | 96 | 4.716 |
| Tuyaux | 11.796 | 204 | 89 | 167 | 9 | 1 | 54 | — | 304 |
| Fil de fer | 5.405 | 96 | 55 | 21 | 18 | — | 34 | — | 129 |
| Produits en fer | 20.214 | 1.321 | 238 | 980 | 73 | 3 | 35 | 2 | 1.623 |
| Autres Prod. mét. | 3.522 | 16 | 2.561 | 186 | 4 | 31 | 276 | 36 | 2.824 |
| Minerai de fer | 125 | — | — | — | 11 | — | — | — | 11 |
| Argile etc. | 26.053 | 15.500 | 596 | 2.193 | 60 | 11 | 114 | — | 3.539 |
| Minerai divers | 103 | — | — | 51 | — | — | 12 | — | 63 |
| Fil de coton | 6.753 | 16 | 182 | 827 | 1.133 | 1 | 1 | 15 | 2.196 |
| Blé | 7.999 | 8.786 | 49 | 21 | — | — | — | — | 80 |
| Seigle | 3.496 | 1.696 | 20 | 1 | — | — | — | — | 21 |
| Avoine | 16.633 | 381 | 151 | 3 | — | — | — | — | 200 |
| Froment | 1.981 | 13 | 63 | 20 | — | — | — | — | 123 |
| Malt | 1.510 | — | 12 | 55 | — | — | — | — | 264 |
| Verres | 9.908 | 1.280 | 185 | 196 | 841 | 22 | 4 | — | 462 |
| Peaux, cuirs | 10.851 | 68 | 2.504 | 5.244 | 509 | 1.881 | 1.878 | 155 | 13.569 |
| Troncs d'arbres | 36.265 | 28.089 | 534 | 5.486 | 13 | 60 | 259 | — | 6.604 |
| Bois d'industrie | 66.640 | 4.030 | 1.084 | 1.590 | 22 | 85 | 845 | 14 | 3.377 |
| Bois d'allumage | 38.960 | 33.476 | — | 195 | — | — | 9.193 | — | 388 |
| Houblon | 334 | 187 | 3 | 47 | 252 | — | — | — | 444 |
| Pommes de terre | 12.730 | 892 | 149 | 331 | 603 | 1.838 | 226 | 29 | 2.834 |
| Farine | 15.387 | 1.068 | 7 | 61 | 11 | 30 | 20 | — | 132 |
| Fruits et légumes | 8.062 | 7.376 | 1.197 | 39.324 | 663. | 5.310 | 58 | 1.164 | 49.721 |
| Huiles | 7.820 | 224 | 34 | 1.661 | 539 | 70 | 4 | 101 | 2.419 |
| Papier | 19.378 | 89 | 55 | 178 | 381 | — | 12 | 17 | 665 |
| Pétrole | 16.135 | 610 | 361 | 154 | 230 | 10 | — | 531 | 1.775 |
| Pierres | 64.505 | 64.365 | 453 | 1.699 | 682 | 20 | 666 | 58 | 3.622 |
| Charbons | 547.289 | 431.023 | 154 | 1.238 | 48.870 | — | 50 | 4.577 | 54.889 |
| Briquettes | 1.499 | 15 | 10 | 21 | 945 | — | 263 | 120 | 1.369 |
| Tabac | 1.497 | 35 | 357 | 47 | 2 | — | — | 97 | 503 |
| Coke | 19.804 | 4.424 | 15 | 1.206 | 5.239 | — | 502 | 16 | 6.778 |
| Vin | 3.346 | 678 | 429 | 17.979 | 10 | 1.497 | 9 | 22 | 20.045 |
| Laine | 3.055 | 30 | 231 | 6.576 | 11.458 | 137 | 2 | 5 | 18.556 |
| Total | 1.559.195 | 899.362 | 61.781 | 177.658 | 87.016 | 20.265 | 23.778 | 9.034 | 396.298 |

## EXPORTATIONS

| | Allem. | Lorr. | Suisse | France | Belg. | Ital. | Lux. | Holl. | Total de l'étranger |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Déchets | 7.400 | 304 | 43 | 1.143 | 421 | 24 | — | 319 | 1.950 |
| Coton | 9.782 | 71 | 1.565 | 2.549 | 1.003 | 461 | — | 24 | 6.162 |
| Bière | 770 | 12.500 | — | 170 | 1.262 | — | 13 | 111 | 1.556 |
| Plomb | 842 | 9 | 346 | 1.618 | — | — | — | — | 2.044 |
| Ecorces | 2.903 | 36 | 1.163 | 100 | 19 | — | 195 | — | 1.483 |
| Lignite | 606 | — | 558 | — | — | — | — | — | 558 |
| Ciment | 1.624 | 350 | 182 | 49 | — | — | — | — | 230 |
| Produits chimiques | 2.439 | 381 | 1.976 | 6.441 | 125 | 135 | 1 | 12 | 8.718 |
| Pap. bitumé | 824 | 208 | 28 | — | — | — | 5 | — | 37 |
| Engrais | 67.721 | 716 | 13.663 | 49.081 | 6.672 | 1.588 | 1.114 | 2.398 | 74.867 |
| Fer brut | 76 | 2.684 | 3.391 | 54 | — | — | — | — | 3.445 |
| Fer en loupes | 30 | 10 | — | — | — | — | — | — | — |
| Déchets de fer | 15.718 | — | 5.147 | 177 | 18 | 8.174 | 38 | — | 13.956 |
| Poutrelles | 19.384 | 2.464 | 5.454 | 2.196 | 758 | 1.278 | 366 | 455 | 11.781 |
| Rails | 10.549 | 3.094 | 2.057 | 137 | 15 | — | 460 | — | 2.675 |
| Traverses | 840 | 6 715 | — | — | — | — | 50 | — | 50 |
| Roues en fer | 503 | 188 | 847 | 276 | — | — | 73 | — | 1.196 |
| Chaudières | 13.946 | 705 | 1.604 | 18.381 | 3.859 | 1.002 | 214 | 129 | 29.187 |
| Tuyaux en fer | 2.531 | 1.698 | 1.791 | 989 | 3 | 5 | 3 | — | 2.791 |
| Fil de fer | 221 | 307 | 23 | 165 | 3 | — | 1 | — | 196 |
| Produits en fer | 8.157 | 251 | 1 186 | 4.217 | 923 | 183 | 185 | 28 | 7.389 |
| Autres prod. mét. | 1.293 | 2.271 | 67 | 296 | 8 | — | 7 | 1 | 408 |
| Minerai de fer | — | 34 | 899 | 62 | 1 | — | — | — | 902 |
| Argile, gravier | 5.741 | 73.366 | 7.109 | 821 | 1 | 1.281 | — | — | 9.212 |
| Minerai divers | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Filés de coton | 18.694 | 132 | 1.210 | 727 | 212 | 494 | 19 | 4 | 4.241 |
| Blé | 21.612 | 2.863 | 153.199 | 14.960 | 10 | — | — | — | 168.159 |
| Seigle | 1.021 | 480 | 1.943 | 10 | — | — | — | — | 1.953 |
| Avoine | 6.994 | 4.307 | 32.635 | 1.008 | — | — | 798 | — | 34.451 |
| Froment | 14.060 | 266 | 2.268 | 56 | — | — | 80 | — | 2.404 |
| Malt | 5.815 | 1.264 | 653 | 16 | — | — | 639 | — | 1.308 |
| Verrerie | 1.415 | 144 | 191 | 459 | 4.533 | 126 | 16 | — | 882 |
| Peaux et cuirs | 12.129 | 562 | 500 | 1.403 | 382 | 47 | 35 | 159 | 2.999 |
| Troncs d'arbres | 23.189 | 2.448 | 3.375 | 15.069 | — | 246 | 420 | — | 19.110 |
| Bois d'industrie | 52.200 | 29.422 | 6.253 | 6.952 | 1.073 | 676 | 6.320 | 1 | 21.429 |
| Bois d'allumage | 36.352 | 14.929 | 9.637 | 4.955 | 47 | 259 | 2.617 | 23 | 17.538 |
| Houblon | 1.529 | 20 | 11 | 378 | 962 | — | — | 3 | 1.354 |
| Pommes de terre | 7.242 | 1.545 | 4.521 | 3.338 | 14 | — | 22 | — | 7.895 |
| Farine | 563.000 | 17.996 | 2.910 | 211 | — | — | 11 | — | 3.132 |
| Fruits et liqueurs | 24.233 | 821 | 2.735 | 87 | 63 | — | 99 | 4 | 3.033 |
| Huiles | 2.758 | 836 | 629 | 43 | 12 | — | 122 | — | 808 |
| Papier | 12.479 | 806 | 585 | 557 | 313 | 100 | 37 | 82 | 1.682 |
| Pétrole | 32.860 | 6.703 | 19.146 | 4.639 | 207 | 57 | 284 | 5 | 24.338 |
| Pierres | 45.454 | 67.776 | 12.095 | 5.281 | 208 | 25 | 383 | — | 18.290 |
| Charbon | 11.948 | 1.481 | 95.363 | 127.066 | 6 | 16.259 | 120 | — | 238.924 |
| Briquettes | 1.936 | 560 | 199.711 | 37.180 | — | 75 | — | 1 | 236.967 |
| Tabac | 2.111 | 230 | 664 | 106 | 1 | — | — | — | 771 |
| Coke | 16.527 | 643 | 61.209 | 803 | — | 2.122 | — | — | 64.874 |
| Vins | 14.938 | 1.923 | 221 | 260 | 9 | — | 98 | — | 592 |
| Laine | 2.628 | 10 | 2.034 | 2.336 | 362 | 196 | 5 | 35 | 5.123 |
| Total | 814.158 | 301.525 | 699.379 | 345.904 | 24.995 | 33.350 | 16.517 | 4.092 | 1.139.17 |

Voici, par ailleurs, la moyenne des exportations alsaciennes en Allemagne, d'après l'enquête faite après la guerre par les trois Chambres de Commerce alsaciennes:

| | Strasbourg | Colmar | Mulhouse | Total |
|---|---|---|---|---|
| Filés de soie | — | 70 t. | 31,9 t. | 101,9 t. |
| Tissus de soie | — | 195 » | 562,3 » | 757,3 » |
| Filés de laine | 1.180 t. | 60 » | 5.530,8 » | 6.770,8 » |
| Tissus de laine | 1.286 » | 2.969 » | 2.302,6 » | 6.557,6 » |
| Filés de coton | 3.124 » | 5.443 » | 8.536 » | 17.103 » |
| Tissus de coton | 6.355 » | 4.540 » | 40.133,8 » | 51.028,8 » |
| Filés de lin et de jute | 1.572 » | — | 9 » | 1.581 » |
| Tissus de lin et de jute | 2.704 » | 805 » | 0,04 » | 3.509 » |
| Tissus pour usages industriels | — | — | 119,9 » | 119,9 » |
| Emballages en tissus usagés | — | — | 3.989,7 » | 4.028,9 » |
| Confection | 695 » | — | 17,2 » | 712,2 » |
| Lingerie | 426 » | — | 1,4 » | 427,4 » |
| Chapeaux en paille | 134 » | — | — | 134 » |
| Légumes et fruits | — | 138 » | 298,3 » | 437,3 » |
| Houblon | 1.424 » | 358 » | — | 1.782 » |
| Bois | 40.423 » | — | 2.720,3 » | 43.143,3 » |
| Graisses animales | — | — | 141 » | 141 » |
| Lait | — | 27 » | 9,4 » | 36,4 » |
| Minoterie | 55.903 » | 891 » | 7.041,1 » | 63.835 » |
| Huiles et graisses végét. | 530 » | — | 148,1 » | 718,1 » |
| Amidons | 1.205 » | 918 » | 200,7 » | 2.423,7 » |
| Eaux-de-vie et liqueurs | 16.500 hl. | 7.883 hl. | 12.154,52 hl. | 36.547,5 hl. |
| Vins Mousseux | 853.536 bout | — | | 853.536 bout |
| Vins | 125.373 hl. | 58.628,13 hl. | 9.563,96 » | 193.565,09 hl. |
| Bière | 10.222 » | — | 2.000 » | 10.422 » |
| Sons | — | — | 1.500 t. | 1.500 t. |
| Produits de la boulangerie | 588 t. | 460 t. | — | 1.048 » |
| Pâtes alimentaires | 595 » | 750 » | 941,1 » | 2.286,1 » |
| Chocolat et confiserie | 3.080 » | — | 11,9 » | 3.091,9 » |
| Conserves | 5.582 » | 40 » | 17 » | 6.639 » |
| Bougies | 229 » | — | — | 229 » |
| Savons | 419 » | 226 » | 11,5 » | 656,5 » |
| Produits chim. et couleurs | 1.532 » | 4 » | 42.888 » | 44.424 » |
| Craies et mastics | 4.308 » | — | — | 4.308 » |
| Engrais artificiels | — | — | 1.302,9 » | 1.302,9 » |
| Cuirs | 10.853 » | 1.316 » | 28,6 » | 12.197,6 » |
| Chaussures | 653 » | — | 85,8 » | 738,8 » |
| Articles en caoutchouc | — | — | 276,9 » | 267,9 » |
| Balais, etc. | — | 52 » | 10,9 » | 62,9 » |
| Futaille | 282 » | — | — | 282 » |
| Meubles | — | 1.000 » | 28,7 » | 28,7 » |
| Papiers, cartons | 9.080 » | — | 380 » | 13.960 » |
| Briques, tuiles, etc. | 4.605 » | — | 13.841,3 » | 18.446,3 » |
| Ouvrages en terre cuite | 11.663 » | — | 3.254 » | 14.917 » |
| Verrerie | — | — | 0,8 » | 0,8 » |
| Articles en fonte | 5.654 » | 1.109 » | 2,2 » | 6.765,2 » |
| Articles en fonte émaillée | 863 » | — | — | 863 » |
| Constructions métalliques | 17.383 » | — | 130,4 » | 17.513,4 » |
| Mat. de constr. de ch. de fer | 1.036 » | — | — | 1.036 » |
| Chaudières | — | — | 580,9 » | 580,9 » |
| Outils | 791 » | 6 » | 40,2 » | 837,2 » |
| Quincaillerie | — | 46 » | 20,5 » | 86,2 » |
| Meubles métalliques | 700 | — | — | 700 |
| Rouleaux et planches d'imprimerie | — | — | 1595,4 | 1595,4 |
| Toiles métalliques | 76 | — | 3 | 79 |
| Machines agricoles | 223 | — | — | 223 |
| Autres machines | 1851 | 500 | 5255,1 | 7606,1 |
| Locomotives | 1686 | — | — | 1686 |
| Véhicules sur rails | 3100 | — | — | 3100 |
| Autres véhicules | 533 | 22 | — | 575 |
| Montres et horlogerie | — | — | 22,9 | 22,9 |

(1)

(1) Cette statistique a été établie par les Chambres de Commerce de Strasbourg, Colmar et Mulhouse pour servir de base à la fixation des contingents pouvant entrer en Allemagne en franchise douanière jusqu'au 10 janvier 1925.

## LES MOYENS DE TRANSPORT

Les voies de transport durent forcément s'adapter à la nouvelle orientation des courants commerciaux. La politique de transport suivie avant 1870 par la France en Alsace avait pour but de rattacher cette province aux autres centres français, tout en lui conservant le bénéfice de son transit vers la Suisse qui lui était disputé par le Grand-Duché de Bade. Deux lignes de chemins de fer unissaient l'Alsace à la France. Une troisième, de Mulhouse à Epinal, par Bussang, avait été déclarée, peu de temps avant 1870, d'utilité publique. Le canal de la Marne au Rhin et le canal du Rhône au Rhin rattachaient l'Alsace au réseau fluvial français de l'Est, du Nord et du Centre. Deux lignes de chemins de fer, l'une allant au Luxembourg et en Belgique, l'autre longeant la vallée du Rhin, servaient au transit international vers la Suisse. Enfin, la ligne de Strasbourg à Kehl assurait l'écoulement du transit franco-allemand, dont l'importance était loin d'égaler celle du transit vers la Suisse. C'était là l'ossature des voies de transport lorsque l'Alsace devint allemande. Du point de vue allemand, elles étaient toutes utilisables, sauf le canal du Rhône au Rhin, qui ne servit désormais plus guère qu'au trafic local entre Strasbourg et Mulhouse. Le canal de la Marne au Rhin continuait comme précédemment à être utilisé pour le transport des charbons de la Sarre en Alsace. Les lignes de chemins de fer avaient toutes des tenants ou des aboutissants internationaux et ne pouvaient voir décroître leur trafic. Il n'y eut donc pas de renversement de tout le système de voies ferroviaires et navigables comme cela s'est produit après la grande guerre dans certains Etats successeurs de l'Autriche, en Tchécoslovaquie par exemple.

L'adaptation aux nouvelles conditions économiques se manifesta d'abord par l'abandon des percées des Vosges projetées, que l'Allemagne n'avait plus aucun intérêt à exécuter. Ces percées des Vosges n'avaient, en effet, un sens que si les échanges entre les deux versants des Vosges pouvaient se faire librement, pour unir deux régions voisines faisant parti d'un même ensemble politique et économique. La barrière douanière qui fut élevée sur les Vosges n'aurait de toute manière pas permis à ce trafic local de prendre une importance qui aurait justifié l'engagement de capitaux considérables. Le Gouvernement français, pour des considérations d'ordre stratégique, n'était d'ailleurs pas plus favorable à l'exécution de ces percées, craignant qu'elles ne puissent servir de voies d'invasion aux armées allemandes (1). Les parties immédiatement inté-

(1) Le haut commandement français attendait le principal choc des armées allemandes, en cas de conflit franco-allemand, en Lorraine et outilla cette région de manière à pouvoir l'arrêter.

ressées à la réalisation de ces percées, c'est-à-dire les Alsaciens et les Lorrains, ne cessèrent cependant pas de les réclamer et de préconiser tantôt l'exécution de tel projet, tantôt l'exécution de tel autre. L'Administration des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine étudia neuf projets de percée, qu'elle jugeait tous réalisables, mais auxquels elle ne donna aucune suite. Les relations ferroviaires avec l'Allemagne furent, par contre, mises en peu de temps en état de faire face à un trafic important.

Dès 1876, la nouvelle ligne de Strasbourg à Lauterbourg et au Palatinat, qui doublait la ligne déjà existante de Strasbourg à Wissembourg, entra en service. En 1878, on inaugura les lignes de Saint-Louis à Léopoldshöhe, de Mulhouse à Mülheim et de Colmar à Vieux-Brisach et à Fribourg. Il s'y ajouta en 1895 la ligne de Haguenau à Rastatt, de sorte que l'Alsace disposait maintenant de sept lignes ferrées allant en Allemagne. Les voies existantes servant au trafic international furent raccourcies. La construction de la ligne Rédange-Romilly (1) abrégea de 44,5 km. la distance de Strasbourg à Metz, et celle de la ligne de Saverne à Sélestat permit aux convois de marchandises d'éviter le détour par Strasbourg (2). En 1877, toutes les connexions nouvelles étaient terminées, à l'exception de la ligne secondaire de Haguenau à Rastatt. Le réseau continua néanmoins à se développer par l'adjonction ou la création de lignes locales. Le tableau suivant montre l'importance de ce développement:

*Longueur des lignes exploitées*:

| | | |
|---|---|---|
| 1870 . . . . . | 760 Km. | |
| 1880 . . . . . | 1.243 » | |
| 1890 . . . . . | 1.377 » | |
| 1900 . . . . . | 1.664 » | |
| 1910 . . . . . | 1.908 » | |
| 1913 . . . . . | 1.940 » | (3) |

La politique de tarifs poursuivie par le Réseau d'Alsace-Lorraine fut assez favorable aux intérêts économiques de l'Alsace et permit l'éclosion de courants de transports nouveaux (4)

Aussitôt la guerre terminée, des tarifs spéciaux furent créés, de concert avec les autres Etats de l'Allemagne, pour

(1) Entrée en exploitation en 1870. Auparavant les trains, pour aller à Metz, devaient passer par Nancy.

(2) Cette ligne entra en exploitation en 1877.

(3) Le quadruplement de différentes lignes, entre autres de celles de Strasbourg à Bâle, fut décidé en 1913.

(4) Voir Otto Fröhliger: « Die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen dans Das Reichsland Elsass-Lothringen », 1er et 2e volumes, page 156 et suiv., et Dr. Léopold Strauss: « Deutsche Eisenbahnbaupolitik in Elsass-Lothringen », Francfort 1927.

faciliter l'assimilation de l'Alsace à l'Empire. Grâce à un tarif spécial, le réseau d'Alsace-Lorraine pût également détourner une grande partie du transit sur la Suisse, qui, précédemment, passait par le Grand-Duché de Bade.

L'unification des tarifs fut réalisée en 1878. Elle permit, il est vrai, au Grand-Duché de Bade de récupérer une partie du trafic qu'il avait perdu. L'ouverture de la ligne du Saint-Gothard en 1882 créa un nouveau courant de transit avec l'Italie. Par contre, l'ouverture du chemin de fer de l'Arlberg diminua le transit d'Autriche en France et de France en Autriche, dans la mesure où il avait jusqu'alors passé par Strasbourg. Enfin, la création du port rhénan de Strasbourg apporta au réseau d'Alsace-Lorraine des courants nouveaux de matières premières et lui donna le point d'origine qui lui avait fait défaut jusqu'à ce moment. En 1872, le trafic intérieur était de loin prédominant. Il représentait 64 % du trafic local contre 36 % pour le trafic direct, c'est-à-dire le trafic avec les réseaux allemands et les réseaux étrangers. Ces deux chiffres représentent bien l'état de réclusion économique dans lequel vivait alors l'Alsace. Le tableau changea rapidement. Déjà, en 1877, les proportions se renversent.

Le trafic intérieur du réseau n'est plus que de 34 % du trafic total, tandis que le trafic direct a passé à 66 %. Le mouvement continua et, en 1895, le trafic intérieur se totalise à 22 % du trafic global contre 78 % pour le trafic direct. Le poids des marchandises transportées augmenta rapidement dès que la crise de 1873 à 1877 fut surmontée. De 4.203.215 tonnes en 1872, il passe à 12.262.110 tonnes en 1890, à 24.578.581 tonnes en 1900 et à 49.364.000 tonnes en 1913.

A côté de cet essor magnifique du trafic des chemins de fer, les canaux faisaient figure de parents pauvres. Cependant, les conditions techniques de navigabilité avaient été notablement améliorées. De 1892 à 1896, la profondeur des canaux d'Alsace fut portée à 2 mètres et les écluses allongées à 38 m. 50, ce qui permit la circulation des péniches normales du type flamand à enfoncement de 1 m. 80, pouvant porter 300 tonnes. Une loi française du 5 août 1879 avait, de son côté, classé la partie française du canal du Rhône au Rhin parmi les voies principales de navigation, ce qui comportait également son approfondissement à 2 mètres et l'élargissement de ses écluses à 38 m. 50, mais les travaux en question ne furent jamais entrepris.

Le canal de Huningue resta au gabarit de 1 m. 70 jusqu'en 1913; les travaux d'approfondissement commencés à ce moment furent arrêtés par la guerre et repris seulement après 1919. Le système des canaux alsaciens se trouva donc tronqué au Sud.Pendant toute la période allemande,le trafic de Mulhouse à Bâle sur le canal de Huningue et de Mulhouse en France

sur le canal du Rhône au Rhin, qui n'avait, même avant 1870, jamais été très important, fut insignifiant. Seul le trafic sur le parcours Mulhouse-Strasbourg avait une certaine importance. Il était dépassé sensiblement par celui du canal de la Marne au Rhin alimenté par le trafic du canal des Houillères (1).

TRAFIC DES CANAUX EN TONNES

| Années | Canal de la Marne au Rhin<br>Sens Ouest-Est | Sens Est-Ouest | Total |
|---|---|---|---|
| 1886 | 484.758 | 134.327 | 623.085 |
| 1890 | 593.746 | 160.000 | 753.746 |
| 1900 | 797.349 | 234.622 | 931.971 |
| 1910 | 430.718,5 | 640.402,5 | 1.071.121 |
| 1913 | 524.090 | 433.656 | 957.746 |
| Années | Canal du Rhône au Rhin<br>Sens Nord-Sud | Sens Sud-Nord | Total |
| 1886 | 344.990 | 60.257 | 405.247 |
| 1890 | 406.771 | 72.152 | 478.923 |
| 1900 | 486.940 | 77.176 | 564.116 |
| 1910 | 571.399,5 | 126.481,5 | 697.881 |
| 1913 | 520.212 | 124.078 | 644.290 |
| Années | Canal de Huningue<br>Sens Nord-Sud | Sens Sud-Nord | Total |
| 1886 | 10.999 | 16.115 | 27.114 |
| 1890 | 16.409 | 26.546 | 42.955 |
| 1900 | 59.299 | 15.025 | 74.324 |
| 1910 | 51.666 | 12.862 | 64.528 |
| 1913 | 53.720 | 10.913 | 64.630 |

L'augmentation du trafic Est-Ouest du canal de la Marne au Rhin de 1890 à 1913, alors que le trafic Ouest-Est a diminué pendant cette même période, et celle du trafic Nord-Sud du canal du Rhône au Rhin proviennent de la réouverture de la navigation rhénane. Strasbourg, port d'importation, expédie des quantités de plus en plus considérables de marchandises par la voie des canaux dans son Hinterland. Citons la statistique du trafic des canaux de Strasbourg, qui est fort instructive à cet égard:

(1) Le trafic du canal des Houillères passe de 820.397 tonnes en 1886 à 1.015.218 tonnes en 1900 et à 1.454.882 tonnes en 1913.

| Années | Arrivées en tonnes | Expéditions en tonnes |
|---|---|---|
| 1892 (1) | 141.730 | 18.889 |
| 1895 | 205.334 | 63.030 |
| 1900 | 234.820 | 139.324 |
| 1905 | 271.733 | 229.340 |
| 1910 | 223.157 | 357.119 |
| 1912 | 274.247 | 429.469 |
| 1913 | 322.840 | 410.473 |

Cette réouverture de la navigation rhénane a été le fait saillant de toute la période allemande en matière de transport. Déjà, les 18 et 19 juillet 1873, les vapeurs *Mannheim* et *Köln*, de la Compagnie de Navigation de Cologne, étaient entrés à Strasbourg, et le 20 juillet 1873 un trafic rhénan régulier fut inauguré (2). Cependant, ce trafic, pour intéressant qu'il fût, ne pouvait prendre de l'ampleur, tant en raison de l'exiguïté des installations existantes, que du mauvais état du chenal navigable du Rhin. Les milieux économiques de Strasbourg et de la région préconisaient à ce moment, pour le relever, la construction d'un canal latéral du Rhin sur la rive gauche du fleuve, entre Strasbourg et Ludwigshafen, point terminus de la grande navigation rhénane. Dès l'année 1871, la Chambre de Commerce de Strasbourg adressa sur ce projet un mémoire au chancelier de l'Empire. Un projet de canal latéral fut élaboré en 1884, qui prévoyait une dépense de 38 millions de marks. D'après le calcul des ingénieurs, le prix de revient du transport d'une tonne sur ce canal aurait été de 0.624 pfennig sur bateau à vapeur et de 0,824 pfennig pour le halage avec des chevaux (3). Le canal était donc viable; il fut cependant abandonné au profit du projet de régularisation du Rhin, après des discussions parfois véhémentes au Landtag, le Reich et le Grand-Duché de Bade ayant refusé de contribuer à sa construction (4).

La Ville de Strasbourg, faisant preuve d'un bel optimisme économique, aménagea, pendant que les discussions duraient encore,de 1886 à 1892, son premier port rhénan devant la porte d'Austerlitz, accessible aux grands chalands rhénans, mais séparé du Rhin par une écluse. Les évènements lui donnèrent

(1) Année de l'ouverture du port de la porte d'Austerlitz.

(2) Löper, loc. cit. Voir en général sur l'Histoire de la Navigation sous l'époque allemande l'ouvrage d'Altmeyer, Die Rheinschifffahrt Strassburgs im 19 ten Jahrhundert, Fribourg-en-Brisgau, 1902; Marc Lucius: le Bas-Rhin économique, Revue d'économie politique, année 1924, et, du même auteur: le Rhin et le port de Strasbourg, Paris, 1928; Haelling: le Rhin politique, économique et commercial, Paris, 1921.

(3) Altmeyer, loc. cit.

(4) Les discussions du Landtag alsacien-lorrain ont été résumées dans deux articles parus dans la Navigation du Rhin, du 15 avril et du 15 mai 1925.

raison: le trafic monta en 4 années à 300.000 tonnes et se stabilisa autour de ce chiffre, l'insuffisance du port de la porte d'Austerlitz ne permettant guère de l'augmenter. Aussi, la Ville de Strasbourg construisit-elle, toujours à ses frais (1), sur l'Ile des Epis, un nouveau port à deux darses, avec accès direct sur le Rhin, qui fut inauguré en 1900.

A la même époque, le Grand-Duché de Bade installa deux ports, l'un à Karlsruhe, l'autre en face de Strasbourg, à Kehl, qui étaient destinés à disputer au port de Strasbourg son transit vers la Suisse et son trafic vers l'Allemagne du Sud et entrèrent en exploitation le 1er mai 1900. Malgré cette concurrence qui se traduisit parfois par une lutte du tarif le plus bas (2), le trafic du port de Strasbourg prit après 1900 un grand développement, mettant de plus en plus en cause la situation prépondérante de Mannheim sur le Rhin supérieur. Au début, avant l'exécution des travaux de régularisation, les marchandises destinées à Strasbourg devaient être déchargées à Mannheim et rechargées sur de nouveaux chalands qui les transportaient à Strasbourg. Plus tard, l'origine du trafic pour Strasbourg se reporta à la Ruhr, pour ce qui concerne le charbon, à Rotterdam et à Anvers pour ce qui concerne les céréales et les marchandises diverses. Ce trafic était essentiellement, comme celui de tous les ports rhénans situés en amont de la Ruhr, un trafic d'importation, dont le principal élément était le charbon de la Ruhr. Les exportations n'atteignaient en 1913 que 16,76 % de l'ensemble des marchandises manutentionnées. L'Hinterland de Strasbourg se composait de l'Alsace, de l'Allemagne du Sud, où allait environ un quart des marchandises importées à Strasbourg, de la Suisse, qui recevait par Strasbourg à peu près 30 % de sa consommation de houille, et dans une faible mesure des départements de l'Est de la France. Parti de débuts modestes, le port de Strasbourg était devenu, en 1913, le cinquième port rhénan, augmentant chaque année son trafic. Le cap des 500.000 tonnes fut dépassé en 1900, le million en 1909. En 1913, les 2 millions étaient presque atteints (3).

---

(1) Le port de la porte d'Austerlitz lui coûta 2.863.200 marks, celui de l'île des Epis 4.450.000 marks. Jusqu'en 1913, la Ville de Strasbourg a investi dans ses ports 11.200.000 marks.

(2) En 1912, le port de Kehl, qui, pratiquement, dépendait de l'Administration des Chemins de fer du Grand-Duché de Bade, réduisit ainsi de 50 % les frais de transbordement des céréales destinées à la Suisse, frais qui, auparavant, étaient les mêmes qu'à Strasbourg.

(3) On estimait en 1913 que, sur l'ensemble du trafic de l'Alsace et de la Lorraine, la part des Chemins de fer était de 55 %, celle du Rhin de 30 % et celle des canaux de 15 %. Statistisches Jahrbuch für Elsass-Lothringen 1913-1914, page 121.

**TRAFIC DU PORT DE STRASBOURG DE 1892 à 1913 EN TONNES**

| Années | Importations | Exportations | Total |
|---|---|---|---|
| 1892 | 11.049 | 465 | 11.514 |
| 1893 | 34.755 | 3.384 | 38.139 |
| 1894 | 77.830 | 5.701 | 83.531 |
| 1895 | 153.940 | 3.706 | 157.746 |
| 1896 | 334.646 | 11.185 | 345.842 |
| 1897 | 319.526 | 13.143 | 332.669 |
| 1898 | 298.823 | 11.730 | 310.553 |
| 1899 | 301.148 | 12.686 | 313.834 |
| 1900 | 340.272 | 13.169 | 317.441 |
| 1901 | 548.862 | 21.220 | 570.087 |
| 1902 | 465.123 | 30.695 | 495.818 |
| 1903 | 539.498 | 34.303 | 573.801 |
| 1904 | 400.900 | 14.416 | 415.316 |
| 1905 | 769.686 | 35.508 | 805.194 |
| 1906 | 605.817 | 29.572 | 635.389 |
| 1907 | 602.534 | 24.486 | 627.020 |
| 1908 | 800.993 | 50.302 | 851.295 |
| 1909 | 951.837 | 60.464 | 1.012.301 |
| 1910 | 1.124.061 | 77.154 | 1.201.215 |
| 1911 | 1.025.572 | 63.648 | 1.089.220 |
| 1912 | 1.518.036 | 150.543 | 1.668.579 |
| 1913 | 1.655.530 | 332.780 | 1.987.910 |

Le trafic se décomposait en 1913 de la manière suivante:

| Importations | | Exportations | |
|---|---|---|---|
| Charbons | 934.586 t. | Potasses | 71.182 t. |
| Céréales | 516.798 » | Autres marchandises | 261.598 » |
| Autres marchandises | 204.146 » | | |
| Total | 1.655.530 | Total | 332.780 |

Pour terminer cette partie consacrée aux voies de transport, il nous reste encore à parler des routes, dont l'importance économique a, il est vrai, beaucoup diminuée. Comme pour les chemins de fer, dès 1872, une convention conclue entre l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Bade décida la construction de 8 nouveaux ponts de bateaux sur le Rhin à Chalampé, Markolshein, Schoenau, Rhinau, Gerstheim, Gambshein, Drusenheim et Seltz (1). Le nombre des ponts existants fut donc porté à 11. Le trafic de ces ponts de bateaux n'accuse que des variations de peu d'importance depuis 1890.

(1) Convention du 7 avril 1872.

TRAFIC SUR LES PONTS DE BATEAUX.

| Années | Personnes | Voitures | Animaux | Troupeaux |
|---|---|---|---|---|
| 1896 | 137.951 | 20.681 | 3.756 | 12 |
| 1910 | 231.490 | 20.935 | 3.038 | 30 |
| 1912 | 226.402 | 21.235 | 2.901 | 23 (1) |

Par ailleurs, le réseau routier alsacien changea peu; il ne s'augmenta plus guère que de voies d'adduction et d'évacuation au chemin de fer. Voici qu'elle était sa composition en 1913:

| Genre de routes | Haut-Rhin | Bas-Rhin | Total |
|---|---|---|---|
| Routes nationales ..... | 303 km. | 325 km. | 636 km. |
| Routes départementales .. | 322 » | | 322 » |
| Routes vicinales..... | 1.326 » | 2.902 » | 4.238 » |
| Chemins vicinaux et comm. | 994 » | 1.323 » | 2.317 » |
| Total ..... | 4.558 km. | 4.558 km. | 5.513 km. |

(1) Les principaux éléments du trafic étaient les bois et les pierres venant de la Forêt Noire.

# PREMIERE PARTIE

## L'aspect juridique et technique du commerce de l'Alsace

Les débouchés de l'économie alsacienne étaient conditionnés en 1913 par deux facteurs: d'une part la survivance de l'industrie alsacienne d'avant 1870, d'autre part la création sous l'époque allemande d'une industrie et d'un commerce nouveaux. L'industrie textile alsacienne, qui représentait en 1870 avec les industries qui lui étaient intégrées toute l'économie alsacienne, avait maintenu, sans le dépasser sensiblement. son chiffre de production. Elle avait fini par s'accommoder du marché allemand qui absorbait en 1913 la majeure partie de ses tissus. Par contre, l'industrie et le commerce nouveaux, ayant été crés pour le marché allemand et en grande partie par des Allemands immigrés, se développaient et tendaient à submerger par leur masse les anciens courants commerciaux du pays.

Quelle influence devait avoir sur cette vie économique le retour de l'Alsace à la France?

Ce retour signifiait d'abord, comme en 1871, un changement brusque du marché avec tous les aléas que comporte un pareil changement: la difficulté de lutter contre des situations acquises, la rupture des relations anciennes, un défaut d'adaptation au goût de la nouvelle clientèle, une différence de la mentalité commerciale. Les Alsaciens les avaient surmontés en 1871; on pouvait donc attendre qu'ils les surmonteraient également en 1918, d'autant plus que les rapports personnels entre industriels des deux versants des Vosges n'avaient jamais été supprimés.

Mais il signifiait aussi un rétrécissement notable du marché protégé par les frontières douanières. L'Empire allemand, avec ses 65 millions d'habitants, offrait des débouchés beaucoup plus faciles aux produits alsaciens que la France, qui n'en avait que 39. Certaines entreprises alsaciennes, les tanneries par exemple, étaient trop grandes pour le marché français; d'autres se heurtaient à des concurrents qui suffisaient amplement à assurer la consommation française. L'on put redouter à certains moment en Alsace que beaucoup d'entreprises allemandes ne soient achetées par des capitalistes de vieille France uniquement dans le but d'éviter une dangereuse rivalité et que toute ou une partie de la vie industrielle de l'Alsace marcherait dorénavant au ralenti. Heureusement, si certaines prises d'intérêts ne peuvent s'interpréter que de cette

manière (1), la majorité des acquisitions faites par des Français de l'intérieur, comme ont été appelés peu charitablement les Français des autres départements, s'expliquait tout au contraire par une grande foi dans l'avenir des destinées économiques de l'Alsace.

Cette foi était partagée par les Alsaciens. Les qualités proverbiales de la race avaient déjà maintes fois dans le passé fait leur preuve et les aidèrent dans le long et laborieux effort de redressement qui suivit la guerre. Ils abordèrent avec confiance le milieu économique français et ils le dirent publiquement, tout en ne cachant pas les difficultés que leur ménageait la période de transition.

Nous essaierons de montrer comment ils ont abouti.

(1) Citons à cet égard uniquement l'exemple de la Société Alsacienne et Lorraine d'explosifs. La majorité des actions passa, à l'Armistice, entre les mains d'un groupe constitué par la Société Générale pour la Fabrication de la Dynamite à Paris et la Société Française d'Explosifs à Paris; l'exploitation de l'usine fut arrêtée en décembre 1920 et n'a pas été reprise depuis.

# SECTION PREMIÈRE

## Le statut commercial de l'Alsace

### CHAPITRE PREMIER

### Le régime temporaire dérivant de l'article 68 du traité de Versailles

Les amateurs de curiosités douanières pourraient faire du statut douanier de l'Alsace après la guerre la matière d'intéressantes recherches. Cette étude n'est d'ailleurs plus en grande partie qu'une étude historique, les privilèges douaniers de l'Alsace ayant pris fin, sauf l'exonération de la surtaxe d'entrepôt pour les marchandises importées par Anvers et la création d'un trafic spécial frontalier, le 10 janvier 1925. Dans l'adaptation de l'Alsace aux conditions économiques nouvelles, ces privilèges ont cependant joué un rôle suffisamment important pour que l'on s'y attache quelque peu (1).

Lors de la signature de l'Armistice, il apparut aussitôt que la réintégration de l'Alsace ne pouvait se faire d'une manière brutale, sans ménager aux industries alsaciennes une certaine période de transition pendant laquelle elles pourraient écouler librement, comme dans le passé, leurs produits en Allemagne jusqu'au moment où la compénétration économique de l'Alsace et de la France serait chose faite. Il y avait déjà eu à

(1) Voir BANZET: articles publiés dans le Répertoire Pratique de Droit et de Jurisprudence d'Alsace et de Lorraine, année 1925, page 173 et suiv.; supplément 1925, page 32 et suiv.; 1926, page 42 et suiv.; 1927, page 25 et suiv.; 1928, page 43 et suiv., et la plaquette consacrée au régime douanier de l'Alsace et de la Lorraine, Paris, SIREY, 1928.

Nous tenons à remercier à cet endroit M. G. BANZET, chef du Service du Commerce extérieur à la Chambre de Commerce de Strasbourg, des renseignements précieux qu'il a bien voulu nous communiquer.

ceci un précédent en 1871, le Traité de Francfort ayant autorisé jusqu'au 1er janvier 1873 l'exportation en France sous un régime de faveur des marchandises fabriquées en Alsace et en Lorraine (1). L'adoption d'un système analogue n'aurait cependant pas été suffisant en 1918, parce que, d'une part, tous les produits agricoles et toutes les denrées alimentaires avaient été à l'époque exclus de l'entrée en franchise, celle-ci étant uniquement réservée aux produits fabriqués, d'autre part, parce qu'un régime dérogatoire au droit commun, dont la durée n'aurait été que de 18 mois, ne pouvait permettre à l'industrie et au commerce alsaciens de placer toute la production vendue antérieurement en Allemagne, en France.

Provisoirement, bien que le régime douanier français eût été introduit dans son intégralité dans les deux provinces recouvrées à partir du 1er février 1919 (2), toutes les marchandises en provenance de l'Alsace et de la Lorraine désannexées continuèrent à entrer en franchise de tous droits de douane en Allemagne, à condition de justifier de leur origine par la production d'un certificat des Chambres de Commerce de Metz, Strasbourg, Colmar ou Mulhouse. C'est que, entre 1870 et 1918, l'économie alsacienne était devenue un rouage d'une complexité assez grande pour qu'une expérience d'assimilation économique immédiate parût de prime abord vouée à un insuccès complet.

Les Chambres de Commerce demandèrent la concession de la franchise douanière pendant au moins cinq années dans la limite des contingents annuellement exportés en Allemagne avant la guerre. Elles obtinrent gain de cause lors des négociations de paix, par l'insertion dans le Traité de Versailles d'un article ayant la teneur suivante:

« Pendant une période de cinq années, à dater de la mise en vigueur du Traité, les produits naturels ou fabriqués originaires ou en provenance des territoires alsaciens et lorrains réunis à la France seront reçus à leur entrée sur le territoire douanier allemand en franchise de tous droits de douane.

Le Gouvernement français se réserve de fixer chaque année, par décrets notifiés au Gouvernement allemand, la nature et la quotité des produits qui bénéficieront de cette franchise.

Les quantités de chaque produit qui pourront ainsi être envoyées annuellement en Allemagne ne peuvent dépasser la moyenne annuelle des quantités envoyées au cours des années 1911 à 1913. »

C'était là un régime très libéral qui, si la situation économique de l'Allemagne était restée stable, aurait donné en pratique d'excellents résultats. Le Traité de Versailles entrant en vigueur le 10 janvier 1920, le privilège expirait le 10 janvier 1925. Cette date du 10 janvier 1925 fut également choisie comme date limite jusqu'à laquelle le Grand-Duché de Luxem-

(1) Voir plus haut, pages 35 et suivantes.
(2) Par arrêté du 30 janvier 1919.

bourg, dont l'union douanière avec l'Allemagne fut rompue, pouvait exporter en franchise en Allemagne, et comme date à laquelle le territoire de la Sarre, détaché de l'Allemagne, entrerait dans la communauté douanière française. On espérait que, jusqu'à ce moment, la liquidation économique de la guerre et de la paix serait terminée.

L'idée en elle-même était séduisante; l'Alsace allait avoir pendant cinq ans, pour écouler ses produits, un marché de 110 millions d'hommes, autant que les Etats-Unis d'Amérique, et jouirait donc en fait d'un régime voisin du libre-échange (1). Ce délai une fois passé, on pensait que l'industrie alsacienne aurait été résorbée par le marché français. D'ailleurs, des projets d'union douanière avec le Luxembourg et la Belgique hantaient à ce moment les esprits, ce qui, avec la Sarre, aurait donné aux produits alsaciens qui n'auraient pu se vendre en France le plus magnifique débouché qu'on pût rêver.

Cet espoir fut vite déçu. La Convention du 25 juillet 1921 créait l'union économique belgo-luxembourgeoise, union économique dont la France était exclue, bien qu'un referendum se soit prononcé au Luxembourg pour le rattachement douanier à la France, et bien que les Luxembourgeois aient demandé le maintien d'un régime spécial pour les échanges de leur petit pays avec l'Alsace et la Lorraine. Quarante-huit ans de vie commune avaient rendu ces échanges très actifs. Le régime douanier spécial demandé par les Luxembourgeois n'était évidemment pas réalisable, si l'on ne voulait créer une frontière nouvelle sur les Vosges, qui aurait remplacé l'ancienne.

Restait donc le privilège tout momentané de l'importation en franchise en Allemagne. Le soin d'établir la moyenne des exportations alsaciennes en Allemagne de 1911 à 1913, moyenne qui devait servir de base à la fixation des contingents annuels d'importation, fut dévolu aux Chambres de commerce. En l'absence de documents statistiques précis, celles-ci eurent recours à des déclarations des industriels, commerçants et producteurs,qui furent contrôlées par les quelques renseignements que l'on possédait. D'ailleurs, le tableau des exportations qui fut ainsi dressé péchait plutôt par l'insuffisance des chiffres qui s'y trouvaient que par leur exagération. L'enquête fut menée en général d'une manière très consciencieuse, mais beaucoup de maisons ne répondirent pas, de sorte que la statistique était quelque peu truquée et ne pouvait prétendre renfermer toutes les expéditions faites d'Alsace en Allemagne dans les années d'avant-guerre (2).

Les quantités de produits alsaciens pouvant être importées

---

(1) Ajoutons que ce régime, dès le début, paraissait semé d'embûches.

(2) Voir les résultats de cette enquête, page 60.

en franchise douanière en Allemagne furent fixées pour la première fois par décret du 10 janvier 1920 (1). « Ces produits, disait ce décret, doivent être accompagnés de certificats d'origine nominatifs et non négociables, établis par les Chambres de Commerce d'Alsace et de Lorraine... Les contingents... seront répartis par les soins du Commissaire Général de la République à Strasbourg entre les Chambres de Commerce de Colmar, Metz, Mulhouse et Strasbourg. Tout établissement qui ferait une fausse déclaration pour bénéficier de la franchise douanière, ou qui négocierait un certificat d'origine, sera passible de sanctions pénales et pourra être privé du bénéfice des dispositions de l'article 68 du Traité de paix avec l'Allemagne pour la totalité ou une partie de la durée de validité de ces dispositions. Les dispositions du présent décret ne sont applicables que dans la mesure où le permet la réglementation relative aux prohibitions ou limitations d'exportations. »

Certaines difficultés restaient encore à résoudre, notamment la définition de ce qu'il fallait entendre par produits alsaciens. D'après les Chambres de Commerce, devait être considérée comme étant de fabrication alsacienne-lorraine toute marchandise ayant subi en Alsace ou en Lorraine une manutention ou un finissage lui conférant une plus-value commerciale sérieuse. Des commissions spéciales furent créées pour trancher les litiges qui se présenteraient; tout exportateur devait signer un engagement dans lequel il déclarait avoir pris connaissance des dispositions réglementaires ayant pour but d'assurer la sincérité des certificats d'origine délivrés. Grâce aux précautions prises, il y eut relativement peu de fraude. Des sanctions furent prises en 1920 contre une maison seulement, en 1921 contre dix maisons et en 1922 contre trois maisons.

Au début, les exportations furent considérablement gênées par le défaut d'entente entre les administrations françaises et allemandes. Un premier accord intervint pour la durée de six mois entre les deux pays les 7 et 19 mai 1920. Il fixa la mesure dans laquelle la réglementation douanière allemande devait être respectée par les importateurs alsaciens. Les marchandises alsaciennes étaient divisées en trois catégories; la première comprenant celles dont l'importation en Allemagne était libre, la seconde comprenant celles dont l'importation en Allemagne était prohibée, mais dont la circulation était libre ou simplement sujette à déclaration, la troisième comprenant enfin les marchandises dont le commerce était monopolisé par des organismes allemands officiels. Point de difficultés pour les marchandises de la première catégorie qui entraient librement en Allemagne sur le vu d'un certificat d'origine. Quant

(1) Journal officiel du 11 janvier 1920.

aux certificats d'origine des marchandises de la seconde catégorie, ils devaient être visés dans les 48 heures par un bureau spécial installé à Kehl. L'importation des marchandises de la troisième catégorie était subordonnée à une autorisation du délégué du commissaire du Reich pour les importations, établi à Cologne. A l'expiration des six mois fixés pour l'application de cet accord, une nouvelle convention fut signée en novembre 1920 qui simplifiait le régime antérieur en supprimant notamment le bureau de Cologne et en centralisant toutes les opérations au bureau de Kehl (1).

Au point de vue administratif, rien n'empêchait donc plus les industriels alsaciens d'exporter leurs produits en Allemagne dans la limite des quotités assez élevées arrêtées chaque année (2).

Des quantités notables de produits alsaciens entrèrent effectivement, grâce à la franchise douanière, en Allemagne durant les années 1920, 1921 et 1922. Cependant, déjà pendant ces années relativement favorables, aucun contingent ne fut jamais pleinement utilisé. Rarement le pourcentage des exportations par rapport à celles de l'avant-guerre atteint même 10 %. On a voulu voir dans ce fait l'effet d'un boycottage intense des marchandises alsaciennes en Allemagne. Ce boycottage, s'il a existé, a, dans tous les cas, diminué seulement dans des proportions négligeables les exportations alsaciennes. Celles-ci n'eurent pas l'ampleur attendue en raison de la baisse continue de la devise allemande qui interdisait les exportations à un prix rénumérateur. La fièvre de production qui atteignit dès 1921 l'Allemagne, touchée par la vague de l'inflation, provoqua même de très fortes importations de produits allemands en Alsace, en raison de leur prix dérisoire, de sorte que, non seulement les industriels et commerçants alsaciens se voyaient fermer l'accès du marché allemand, mais ils avaient encore à lutter contre la concurrence allemande sur leur propre marché. En 1923, à la suite de la création d'un courant d'échanges artificiel entre la Rhénanie et l'Alsace, les exportations en Allemagne atteignirent un niveau un peu plus élevé. Elles se relevèrent subitement en 1924, dernière année prévue pour l'entrée en franchise, grâce à la stabilisation du mark. Ce fut la seule année où l'Alsace profita vraiment de l'article 68 du Traité de Versailles. En règle générale, ce sont les produits pour lesquels l'Alsace jouissait avant la guerre d'une situation privilégiée en Allemagne, les filets et tissus de coton et de laine, les houblons, les liqueurs et les vins

(1) Pour de plus amples détails, voir Banzet: Supplément au Répertoire pratique de droit et de jurisprudence d'Alsace et de Lorraine pour 1925, page 34 et suiv.

(2) Voir Journal officiel des 11 janvier 1920, 6 janvier 1921, 4 janvier 1922, 24 décembre 1922 et 31 décembre 1923.

qui furent surtout exportés. Les autres produits ne le furent souvent que dans des proportions infimes; certains, rares, sans doute, ne le furent même pas du tout.

Voici la statistique des exportations en franchise faite en Allemagne dans les rayons des Chambres de Commerce de Strasbourg, Colmar et Mulhouse.

| Marchandises | Export. de 1911à 1913 | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Filés de soie.....t. | 101,9 | 0,16 | 10,8 | 14,1 | 3,2 | 1.010 |
| Tissus de soie ..... | 757,3 | 50,9 | 170,3 | 180,8 | 75,3 | 277,7 |
| Filés de laine ..... | 6.770,8 | 22 | 1.563,3 | 1.306,6 | 694 | 2.288,8 |
| Tissus de laine ..... | 6.557,6 | 613,2 | 2.714,4 | 3.619 | 1.658,2 | 3.372,5 |
| Filés de coton ..... | 17.103 | 1.858,4 | 7.845,2 | 6.322,8 | 2.125,7 | 5.805 |
| Tissus de coton ..... | 51.028,8 | 6.163,1 | 23.192,3 | 14.953,3 | 6.138,9 | 24.831,7 |
| Filés de laine et de jute..... | 1.581 | 71 | 132,2 | 111,7 | 5,1 | 186,5 |
| Tissus de lin et de jute ..... | 3.509 | 302,8 | 263,8 | 190,3 | 82,8 | 490,5 |
| Tissus pour usages industriels ... | 119,9 | 34,3 | 28,6 | 17,5 | 8,1 | 29 |
| Emballages en tissus usagés..... | 4.028,9 | — | — | 280,1 | 117,6 | 46,3 |
| Confection ..... | 712,2 | 3,2 | 28,5 | 32,7 | 7,2 | 178,3 |
| Lingerie ..... | 427,4 | 9,8 | 18 | 2,7 | 32 | 169,4 |
| Chapeaux de paille ..... | 134 | 4,2 | 114 | 1,2 | 1,9 | 35,8 |
| Légumes et fruits ..... | 437,3 | 116,1 | 44,4 | 22,2 | 3 | 213,7 |
| Houblons..... | 1.782 | — | 508 | 598,5 | 828,2 | 1.176,3 |
| Bois ..... | 43.143,3 | 227,8 | 1.335,8 | 2.981 | 6.771 | 13.099,9 |
| Graisses animales ..... | 141 | 90 | 48,4 | 102,6 | 40,8 | 30,1 |
| Lait ..... | 36,4 | — | — | 0,5 | 18,4 | 45 |
| Minoterie ..... | 63.835 | 2.253 | 1.697,8 | 759 | 2.328 | 9.999,4 |
| Huiles et graisses végétales ..... | 718,1 | 560,5 | 400 | 132,2 | 11,9 | 121,9 |
| Amidon..... | 2.423,7 | 843,7 | 71,3 | 21 | 21,6 | 122,9 |
| Eaux-de-vie et liqueurs .... hl. | 36.547,5 | 30.691,28 | 21.147 | 20.884,36 | 21.699,87 | 21.620,7 |
| Vins mousseux..... bouteilles | 853.536 | 220.136 | 352.182 | 273.820 | 243.090 | 827.227 |
| Vins ..... hl. | 195.565,09 | 109.621,3 | 62.753,5 | 12.859,9 | 141.509,3 | 203.749 |
| Bières ..... hl. | 10.422 | 10,287.3 | 11.114,5 | 4 | 513 | 4.424,5 |
| Sons ..... | 1.500 | — | 30 | — | — | — |
| Produits de la boulangerie ..... | 1.048 | 527,2 | 110 | 0,6 | 23,49 | 75,3 |
| Pâtes alimentaires..... | 2.286,1 | 11,3 | 141,1 | — | 754,9 | 781,5 |
| Chocolats et confiseries ..... | 3.091,9 | 1.738 | 1.632 | 86 | 332 | 1.173,2 |
| Conserves ..... | 6.639 | 593,8 | 343,3 | 105 | 1.054 | 12 |
| Bougies ..... | 229 | 43 | 2,4 | 0,004 | 22 | 44,6 |
| Savons ..... | 656,5 | 511 | 207,5 | 5 | 461,4 | 41,5 |
| Produits chimiques et couleurs .. | 44.424 | 317,7 | 168,9 | 123,5 | 362,2 | 4.105,4 |
| Craies et mastics..... | 4.308 | 130 | 2.335 | 1.936 | 1.147 | 3.999 |
| Engrains artificiels ..... | 1.302,09 | — | — | — | — | 22[illegible],5 |
| Cuirs ..... | 12.197,6 | 4.417,2 | 4.210,7 | 1.031,1 | 506,7 | 4.150,3 |
| Chaussures ..... | 738,8 | 34 | 44 | 2 | 49,5 | 349,2 |
| Articles en caoutchouc ..... | 267,9 | 7,6 | 1,4 | 3,4 | — | 1,1 |
| Balais, ouvrages en bois, etc. .. | 62,9 | 5,2 | 2,7 | 2,3 | 4,1 | 99,1 |
| Futailles ..... | 282 | 2 | 7,5 | 8,5 | 29 | 225 |
| Meubles ..... | 28,7 | — | — | — | — | 46,9 |
| Papiers, cartons..... | 13.960 | 99,4 | 230 | 212,9 | 106,7 | 481 |
| Briques, tuiles, etc. ..... | 18.446,3 | 1.007,06 | 620 | 700 | 180 | 2.024,7 |
| Ouvrages en terre cuite ..... | 14.917 | 662 | 344 | 39,5 | 17 | 1.028,4 |
| Verrerie ..... | 0,8 | — | 0,2 | — | — | 11,1 |
| Articles en fonte ..... | 6.765,2 | 144,6 | 6,5 | 4 | 19,9 | 41,3 |
| Articles en fonte émaillée ..... | 863 | 11 | 8,5 | 15,5 | 4,5 | 33,1 |
| Constructions métalliques ..... | 17.513,4 | 103 | 41 | 148,3 | 1.114 | 2.048 |
| Matériel de construction pour voies ferrées ..... | 1.036 | 33 | 105 | 53,5 | 65,5 | 807,9 |
| Chaudières ..... | 580,9 | — | 16,3 | — | — | 0,6 |
| Outils ..... | 837,2 | 28 | 35 | 31,5 | 26,5 | 189,4 |
| Quincaillerie..... | 86,2 | — | 0,1 | 0,02 | — | 53,2 |
| Meubles métalliques ..... | 700 | 0,5 | 0,2 | 0,02 | | 5,2 |
| Articles en cuivre et laiton ..... | 1.595,4 | 38 | 85,3 | 89,2 | 104,5 | 119,3 |
| Toiles métalliques ..... | 79 | 4,6 | 3,5 | 0,02 | 0,3 | 4,1 |
| Machines agricoles ..... | 223 | 0,3 | 0,1 | — | 8,2 | 82,4 |
| Autres machines ..... | 7.606 | 119,4 | 75,7 | 64,6 | 4,33 | 2.328,2 |
| Locomotives ..... | 1.686 | — | — | — | — | — |
| Véhicules sur rails ..... | 3.101 | — | — | — | — | — |
| Autres véhicules ..... | 575 | 0,7 | 66,7 | 29,1 | 8,37 | 639,9 |
| Montres et horlogeries ..... | 22,9 | 0,4 | 2,7 | 2,5 | 1,1 | 8,6 |

Il ne faudrait pas méconnaître, malgré tout, l'importance qu'a eu pour certaines branches de l'industrie alsacienne et surtout pour l'industrie textile, l'article 68 du Traité de Versailles. Il ne permit pas, sans doute, de conserver, même pendant les cinq années d'importation en franchise, les débouchés anciens, mais il fournit cependant un appoint important qui favorisa considérablement la production industrielle alsacienne.

CHAPITRE DEUXIEME

# Le régime conventionnel franco-allemand et les traités de commerce

On le vit bien lorsque, le 10 janvier 1925, le marché allemand se trouva subitement fermé et que l'Alsace entra définitivement dans la communauté douanière française. Les milieux industriels de l'Alsace avaient, à différentes reprises, demandé la prorogation du régime spécial instauré par l'article 68 du Traité de Versailles, mais ils se heurtèrent toujours à un refus catégorique de la part des négociateurs allemands. En l'absence de Traité de commerce entre la France et l'Allemagne, l'entrée en Allemagne des produits alsaciens était dorénavant pratiquement interdite, d'autant plus qu'un nouveau tarif protectionniste, édicté par l'Allemagne le 17 août 1925, fut appliqué à partir du mois d'octobre de cette année. Les exportations de l'Alsace et de la Lorraine tombèrent en 1925 à 199.430.000 marks-or (1), les importations d'Allemagne en Alsace à 32.571.000 marks-or. La guerre douanière nuisait donc autant à l'Allemagne qu'à l'Alsace. Des pourparlers furent entamés entre les deux pays, qui aboutirent d'abord, en 1926, à la mise en vigueur de deux arrangements provisoires, puis, en 1927, à la conclusion du Traité de commerce franco-allemand du 17 août 1927 qui règle encore aujourd'hui les rapports entre la France et l'Allemagne.

L'arrangement provisoire du 12 février 1926, qui fut déclaré applicable par un décret du 23 février 1926 (2), pour une durée de quatre mois, à partir du 1er mars 1926, n'avait pour but que d'intensifier l'échange d'un petit nombre de produits entre la France et l'Allemagne. L'Allemagne accorde à la France l'ad-

(1) Voir INFRA, page 154. Encore faut-il tenir compte du fait que ce chiffre englobe la période du 1er au 10 janvier 1925, pendant laquelle des exportations en franchise massives eurent lieu.

(2) Journal officiel du 27 février 1926.

mission à un taux de faveur d'un certain contingent de produits agricoles et industriels (1), tandis que la France consentait l'octroi du tarif minimum, ou d'un tarif intermédiaire entre le tarif général et le tarif minimum, à certains produits allemands. En Alsace, où on s'était attendu à la concession de facilités plus grandes, la désillusion fut très forte. On se plaignit du peu d'étendue des réformes introduites, de la réglementation compliquée des exportations en Allemagne (2) et de l'ouverture du marché alsacien à différents produits allemands. Les contingents admis par l'arrangement provisoire furent épuisés au bout de quelques semaines. Un avenant du 8 avril 1926 (3), entré en vigueur le 16 avril 1926, moyennant différents avantages nouveaux dont bénéficiait l'Allemagne, autorise l'importation d'un nouveau contingent de 27.000 quintaux de légumes frais et de houblons d'origine française en Allemagne, à un tarif réduit. En même temps les formalités douanières furent quelque peu simplifiées.

Tout en ne renfermant pas d'innovations de principe, l'accord franco-allemand du 5 août 1926, applicable jusqu'au 21 janvier 1927, marque un progrès notable dans les rapports économiques entre la France et l'Allemagne (4). Les concessions faites par les deux pays atteignent une certaine ampleur; 216 postes du tarif douanier français et 76 postes du tarif douanier allemand sont touchés par cet accord. Du côté allemand, les réductions portent encore toujours principalement sur les produits agricoles, parmi lesquels les légumes frais, les produits de la minoterie, les eaux-de-vie et le houblon intéressaient particulièrement l'Alsace, mais elles sont également étendues à certains produits industriels, parmi lesquels il convient de relever les cuirs, les savons, les chapeaux palmiers d'Alsace, les papiers à cigarettes et les automobiles. A l'exception des soieries, l'industrie textile demeura en dehors de l'accord. Du côté français, le tarif minimum était accordé à 104 articles allemands et le bénéfice d'un tarif intermédiaire entre le tarif général et le tarif minimum à 132 autres. Il s'agit surtout de manières premières et de certaines spécialités allemandes, les jouets, les machines outils, divers produits chimiques, etc...

De même que l'arrangement du 26 février 1926, l'accord du 5 août 1926 ne satisfit pas les industriels et commerçants alsa-

---

(1) Légumes, fruits, houblon, divers produits chimiques, machines agricoles, etc...

(2) C'est ainsi que les expéditions devaient se faire par chemin de fer, ce qui causait un préjudice grave aux entreprises de transports de Strasbourg, habituées à conduire par camions les fruits et primeurs destinés à l'Allemagne sur la rive badoise, à Kehl.

(3) Journal officiel du 13 avril 1926.

(4) Journal officiel du 12 août 1926.

ciens. « On peut reprocher à juste titre à cet accord, écrivait la Chambre de Commerce de Mulhouse (1), de ne tenir aucun compte des vœux des industriels et commerçants alsaciens intéressés au marché allemand. Non seulement les droits d'entrée allemands demeurent absolument prohibitifs pour les produits qui, avant la guerre, étaient expédiés d'Alsace et de Lorraine en Allemagne, mais, au contraire, des réductions très importantes sont consenties par le Gouvernement français à un grand nombre de produits allemands qui peuvent faire une concurrence efficace aux produits alsaciens sur le marché français. » Effectivement, bien que l'Allemagne fît, vers la fin de l'année 1926, de gros achats de tissus en Alsace, le chiffre des exportations de l'Alsace et de la Lorraine en Allemagne resta même inférieur à celui de 1925, atteignant seulement 80.196.000 marks, tandis que les importations de l'Allemagne s'élèvent à 32.571.000 marks, marquant ainsi un léger progrès. Pour le reste de la France, le mouvement fut d'ailleurs plus sensible encore, puisque, de 1925 à 1926, les exportations en Allemagne s'affaissent de 358.599.000 marks à 297.461.000 marks, tandis que les importations d'Allemagne passent de 159.576.000 marks à 625.650.000 marks (2).

Des accords complémentaires prorogèrent, d'abord jusqu'au 1er avril, ensuite jusqu'au 1er juin 1927, en dernier lieu jusqu'au 1er juillet de cette année, l'accord du 5 août 1926. Les négociations entamées depuis un certain temps avec l'Allemagne, en vue de la conclusion d'un traité de commerce définitif, se heurtaient à une difficulté d'ordre technique, l'Allemagne persistant à revendiquer le tarif minimum français ce qui était contraire à la loi douanière du 29 juillet 1919, qui n'autorisait le Gouvernement qu'à concéder des pourcentages de réduction sur l'écart entre le tarif minimum et le tarif maximum et à réclamer la consolidation du tarif français à son égard ce qui était contraire à la pratique douanière française inaugurée en 1892. Les demandes allemandes menaçaient d'entraîner des demandes analogues de tous les autres pays ayant conclu avec la France des traités de commerce.

Les difficultés auxquelles donna lieu le Traité de commerce franco-allemand ont donc été fonction de la politique douanière française. Reprenons cette politique là où nous l'avons laissée.

En 1892, la France avait institué deux tarifs autonomes: un tarif général et un tarif minimum. Sous l'effet des nombreux traités de commerce conclus avant la guerre, le tarif minimum avait fini par devenir le tarif de droit commun; le tarif général ne servait plus guère que de tarif de représailles. Ce carac-

(1) Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce de Mulhouse, année 1926, page 36.

(2) Ces chiffres sont ceux de la Statistik des Deutschen Reiches.

tère du tarif général fut encore accentué en 1910; l'écart entre les deux tarifs fut en ce moment sensiblement augmenté.

Après la guerre, la France s'empressa de dénoncer, le 25 avril 1919, toutes les conventions commerciales conclues avec les pays étrangers. Dès lors, ces conventions ne se renouvelèrent plus que de 3 mois en 3 mois, par tacite reconduction. Le Gouvernement, qui avait reçu à cet effet des pouvoirs spéciaux de la Chambre, appliqua aux anciens droits spécifiques des coefficients calculés d'après l'augmentation de l'index du coût de la vie. Indépendamment de ces modifications partielles, un décret du 28 mars 1921 releva de 400 % les droits du tarif général. Après l'expiration des pleins pouvoirs du Gouvernement, le Parlement releva à son tour le tarif de 30 %.

Au moment où les négociations avec l'Allemagne furent entamées, la nécessité d'un retour vers des conditions plus normales était à peu près reconnue unanimement. Le Gouvernement avait déjà déposé, le 11 août 1926, un projet de loi portant révision du tarif douanier. Ce projet, par ailleurs fort bien étudié et très complet, resta en souffrance à la Chambre qui, en présence des conflits d'intérêts en cause, hésitait à se décider pour une codification définitive de la législation douanière.

La loi du 27 juillet 1927 résolut provisoirement la question en autorisant le Gouvernement à négocier des traités de commerce et des conventions économiques avec les puissances étrangères, sans être lié à la législation douanière établie par la loi du 14 janvier 1892.

Les nouveaux tarifs et accords pouvaient provisoirement entrer en vigueur, mais devaient être ratifiés par la Chambre.

C'est dans ces conditions, en raison de l'urgence que revêtait l'élaboration d'un statut commercial avec l'Allemagne, que les concessions exigées purent être, dans une certaine mesure, faites, et que, le 17 août 1927, le traité de commerce franco-allemand fut signé. Sa structure assez compliquée dénote des innovations considérables en matière de politique douanière et un effort sincère de briser les moules dans lesquels le commerce international avait été enfermé en France depuis 35 années.

Le fait que ce fut dans un traité de commerce conclu avec l'Allemagne que cette réforme a été réalisée, montre tout le changement que le retour de l'Alsace et de la Lorraine a apporté dans les conceptions commerciales françaises (1).

(1) Voir, sur le Traité de Commerce du 17 août 1927, LAUFENBURGER: Les répercussions du Traité de Commerce franco-allemand, tirage spécial de la Revue des Etudes coopératives d'octobre-décembre 1927, et Cours d'économie alsacienne, page 202 et suiv., ainsi que BANZET: Supplément de 1927 au répertoire pratique de droit et de jurisprudence d'Alsace et de Lorraine, article Douane.

Les produits et marchandises allemands tombant sous l'application du Traité sont divisés en trois catégories, cataloguées dans autant de listes. La liste A renferme environ 150 produits pour lesquels l'Allemagne jouit, de même que certains autres pays, du tarif minimum ordinaire; pour les articles contenus dans la liste B, on accorde à l'Allemagne un nouveau tarif minimum fixé pour les besoins de la cause entre le taux du tarif minimum ancien, jugé insuffisant, et celui du tarif général. La liste C énumère un certain nombre de produits bénéficiant, suivant la règle commune, de réductions sur le tarif général. Enfin, innovation la plus intéressante, l'article 4 du Traité dispose que « pour les produits qui figurent aux listes A, B et C et qui sont repris à la liste D, les droits applicables resteront les mêmes aussi longtemps que l'indice officiel des prix de gros ne marquera point une différence de plus de 20 % par rapport à l'indice de juillet 1927. Dans le cas où cette différence se réaliserait, les droits de douane pourront être majorés et devront être diminués en proportion de l'indice, sans que toutefois la rectification puisse intervenir, sinon à la fin d'un trimestre » (1).

Une double réforme était donc accomplie. Pour la première fois depuis 1892, un tarif douanier français était consolidé, et pour la première fois depuis 1919, le bénéfice du tarif minimum était de nouveau accordé à un pays, alors que jusqu'en 1927, cette faveur ne pouvait être qu'exceptionnelle et ne devait pas apporter de dérogations au principe posé en 1919 que seules des réductions sur l'écart séparant le tarif général du tarif minimum étaient tolérées.

Relevons encore une dernière particularité du Traité de commerce franco-allemand. Toutes ces réformes ne furent pas l'œuvre du Parlement, qui avait toujours considéré sous la Troisième République la politique douanière comme un domaine à lui réservé et qui n'avait fait, pendant la guerre, abandon de ces prérogatives que pour permettre au pouvoir exécutif de sauvegarder les intérêts de la défense nationale et d'ajuster les tarifs douaniers à la dépréciation du franc, mais celle du Gouvernement.

Le Traité de commerce prévoyait que l'Allemagne jouirait, à partir du 15 décembre 1928, du tarif minimum français dans son intégralité, à moins que l'une des parties n'ait usé au préalable du droit de dénonciation qui lui était réservé, si la France venait à réaliser entre temps une réforme douanière gé-

(1) Notons, pour être complets, que cette consolidation ne s'étendait, en cas d'adoption d'un nouveau tarif douanier par la France, qu'aux produits de la liste B assujettis à un tarif minimum nouveau, tarif dont on voulait s'inspirer pour modifier d'une manière analogue les autres postes du tarif minimum qui n'étaient plus en harmonie avec la situation générale de la France.

nérale. Dans ce cas, l'accord pouvait être dénoncé dans un délai d'un mois. Passé ce délai, le nouveau tarif minimum, quel qu'il fût, était de plein droit applicable aux produits allemands, sauf aux produits dont le tarif avait été consolidé. La France ayant promulgué le 2 mars 1928 une nouvelle loi douanière, entrée en vigueur le 16 mars, l'Allemagne s'est trouvée, conformément au mécanisme de l'accord, bénéficier du tarif minimum français pour tous ses produits dès le 16 avril 1928, huit mois par conséquent avant l'échéance normalement prévue. Pour éviter cependant que d'autres pays n'invoquent ce précédent pour réclamer à leur tour l'octroi du tarif minimum à leurs produits, on considéra que le régime fait à l'Allemagne n'était que provisoire.

On voit par quels méandres les négociateurs français durent passer avant de pouvoir accorder à l'Allemagne des concessions suffisamment importantes pour que l'on pût réclamer d'elle des facilités correspondantes pour l'importation des produits français. Ceux-ci bénéficient à leur entrée en Allemagne d'un tarif conventionnel inférieur au tarif unique allemand de la loi du 17 août 1925. Pour certains produits, c'est le tarif douanier allemand même qui se trouve inscrit dans l'accord; ce tarif se trouve par là conventionnalisé et ne peut être augmenté, du moins à l'égard des marchandises françaises. La clause du traitement de la nation la plus favorisée a été immédiatement concédée à la France. Le régime accordé aux produits français est donc fort simple et se passe de commentaires.

Un accord complémentaire est intervenu avec l'Allemagne le 20 juin 1928 qui a revisé d'une manière libérale certaines dispositions de l'accord du 17 août 1927. Cet accord complémentaire a été ratifié par une loi du 25 avril 1929 (1).

La grande préoccupation des techniciens de la politique douanière française lors de la conclusion du Traité de commerce franco-allemand, celle qui retarda longtemps la marche des négociations, ce fut de respecter, dans la mesure du possible, l'édifice douanier existant. Lorsqu'il parut impossible de le sauver, on préféra aborder la réforme douanière de biais plutôt que de la réaliser de front. Bien que cette réforme ne se trouvât jusqu'à la loi douanière du 2 mars 1928 qu'en germe dans le traité de commerce franco-allemand, et qu'on eût pris soin de donner à ce traité un caractère tout à fait particulier, elle devait fatalement entraîner les autres pays à demander la révision des traités ou accords commerciaux sur la base du régime concédé à l'Allemagne. Le Traité

(1) Il est entré en vigueur le 10 mai 1929.

de commerce franco-allemand reçut d'ailleurs, déjà avant la loi du 2 mars 1928 qui le ratifia, une portée générale par un décret du 30 août 1927 qui substitua à la plus grande partie des droits de base légalement fixés en 1892 et en 1910, un tarif entièrement nouveau plus élevé que le tarif ancien. Les Etats-Unis, la Belgique, la Suisse et la Tchécoslovaquie réclamèrent immédiatement l'adoption d'un régime de faveur à leur égard et obtinrent en grande partie gain de cause (1).

Depuis 1928, la France revient de plus en plus vers un régime de traités et d'accords commerciaux. Au cours de l'année 1928, des traités ou accords ont été conclus avec l'Union Economique belgo-luxembourgeoise, l'Autriche, la Lithuanie, la Pologne, la Tchécoslovaquie, la Suisse, l'Italie et la Perse, qui tous accordent la clause de la nation la plus favorisée ou du moins tendent à sa réalisation. Le mouvement s'est continué en 1929 et en 1930 et embrasse à l'heure actuelle la majorité des pays. Certaines de ces conventions sont établies pour une durée assez longue, condition indispensable pour que les relations commerciales puissent se stabiliser.

Ces traités et accords portent officiellement l'estampille du libéralisme économique. Sans parler du traité de commerce franco-allemand qui, pour des raisons connues, a été qualifié de « Locarno économique » et a mis fin à un nationalisme économique qui ne s'expliquait de part et d'autre que par des considérations d'ordre politique, les autres conventions commerciales ont apporté une détente aux relations de la France avec l'étranger. Le ministre du Commerce et de l'Industrie déclarait en 1928, à propos de l'une d'elles: « Nous sommes prêts à conclure ces accords avec tous les pays qui seront, comme nous-mêmes, résolus à développer par la multiplicité des échanges, loyalement pratiqués, la paix économique entre les nations, un des plus solides éléments de cette paix générale à laquelle le Gouvernement reste étroitement attaché. » (2).

---

(1) Les milieux industriels et agricoles alsaciens ont demandé à différentes reprises que la Suisse corrige certaines dispositions de son statut douanier défavorables à l'Alsace. Le 1er janvier 1926, le Gouvernement suisse a relevé les droits d'entrée sur les vins en bouteilles et demi-bouteilles. Depuis le 1er janvier 1927, l'Administration des douanes suisses a, d'autre part, pratiquement retiré aux maisons suisses la faculté d'exporter temporairement leurs tissus de coton en Alsace pour les faire imprimer. La Chambre de Commerce de Mulhouse a protesté contre cette mesure dans sa séance du 2 mai 1927.

Une convention de commerce a été signée avec la Suisse le 8 juillet 1929 (entrée en vigueur le 15 septembre 1929) qui fait droit en partie aux revendications alsaciennes.

(2) Déclaration du Ministre du Commerce et de l'Industrie dans la séance de la Chambre des Députés du 27 décembre 1928, lors de la ratification de la Convention franco-tchécoslovaque du 2 juillet 1928 et de l'accord commercial franco-autrichien du 16 mai 1928.

Quelle influence ces traités ont-ils eu sur les courants commerciaux de l'Alsace?

Comme tous les traités de commerce, ils ont été violemment critiqués par ceux auxquels ils n'apportaient pas toutes les facilités escomptées, ou qui avaient à redouter sur le marché national la concurrence des produits étrangers. Des attaques très vives furent en particulier dirigées contre le Traité de commerce franco-allemand du 17 août 1927 (1).

Les Alsaciens qui avaient encore toujours espéré obtenir un traitement de faveur dans leur commerce avec l'Allemagne, virent avec un certain dépit le marché allemand se fermer définitivement à un assez grand nombre de leurs produits. D'autre part, les industries nouvelles qui s'étaient créées depuis la guerre en Alsace pour remplacer les industries similaires allemandes, ne se sentaient pas encore assez fortes pour soutenir la concurrence allemande (2).

Il convient de faire, dans ces doléances, la part des choses. Pour l'industrie textile, la principale intéressée au marché allemand, la réduction accordée sur les tarifs allemands de 1925 atteignit 20 %. La filature et le tissage de coton alsacien n'ont d'ailleurs jamais cessé, même pendant les années 1925 et 1926, où ils furent soumis au régime de droit commun allemand, de vendre des quantités importantes de produits en Allemagne. Pour l'industrie textile, l'accord franco-allemand eut donc une répercussion heureuse. Il en a été de même pour la plus grande partie des produits agricoles alsaciens, sauf pour le houblon et le vin (3).

Par contre, les industries alimentaires qui, malgré leurs efforts, n'avaient pas réussi depuis 1918 à écouler une partie notable de leur production en France, furent certainement désavantagés. Il s'agissait là généralement de très anciennes spécialités alsaciennes comme les pâtés de foies gras, les eaux-de-vie et liqueurs, les conserves alimentaires et les chocolats. Il aurait été facile, semble-t-il, d'obtenir, au moins pour certains de ces produits, comme les pâtés de foie gras, qui ne se fabriquaient pas en Allemagne, un traitement plus favorable, si la Direction des accords commerciaux avait utilisé la documentation qui lui fut remise par les intéressés et n'avait pas négligé par trop ce qu'elle considérait comme des intérêts très particuliers. L'exemple des pâtés de foie gras est assez typique à cet égard pour qu'on le relate en détail. On sait que l'Allemagne

---

(1) Voir: Les incidences en départements recouvrés de l'accord douanier franco-allemand du 17 août 1927. Publication n° 17 du Service des renseignements économiques et financiers de la Société Générale Alsacienne de Banque.

(2) Voir pages 151 à 154.

(3) Banzet: Supplément de 1927 du Répartoire de droit et de jurisprudence d'Alsace et de Lorraine, page 35.

prohibe, dans un but sanitaire, l'entrée sur son territoire de produits dans la composition desquels entrent des viandes étrangères. Le traité de commerce dispose cependant que « l'importation en Allemagne des pâtés de foie gras dits de Strasbourg ne sera entravée d'aucune manière », mais les seuls postes du tarif douanier allemand auxquels il est fait allusion, ce sont les n^os^ 110 et 219. Le n° 110 concerne les pâtés de foie gras en terrines de grès et le n° 219 les mêmes pâtés en récipients hermétiquement fermés. On a oublié que les pâtés de foie gras de Strasbourg ne se vendaient pas seulement en terrines de grès — ce dernier terme n'est même pas exact, puisque ces terrines sont toujours en faïence, — et en récipients hermétiquement fermés, mais encore sous forme de pâtés en croûte, de saucissons, de galantine et de purée de foie gras. Rien ne justifiait le maintien de la prohibition pour ces derniers produits plutôt que pour les premiers. De sorte que, pour pouvoir continuer à les vendre, l'industrie strasbourgeoise du foie gras a dû se transporter sur la rive droite du Rhin, dans le Grand-Duché de Bade.

D'autres exemples de différences de tarification difficiles à justifier peuvent être cités. Les vins d'Alsace importés en Allemagne en fûts de plus de 50 litres payent 45 marks aux 100 kilos. Importés en bouteilles, ils payent un droit de 120 marks. Or, les viticulteurs alsaciens se sont efforcés, depuis la guerre, afin de pouvoir prendre pied sur le marché français, de pousser la production des crûs de marque, vendus en bouteilles au détriment des crûs ordinaires vendus en fûts. Il aurait donc fallu, pour pouvoir exporter en Allemagne, renverser de nouveau tout le mécanisme de production péniblement échafaudé. Provisoirement, les viticulteurs alsaciens ont préféré renoncer au marché allemand.

Cependant, malgré ces imperfections, le commerce de l'Alsace avec l'Allemagne a fait, sous le régime du traité du 17 août 1927, de grands progrès. Les exportations de l'Alsace et de la Lorraine en Allemagne passent de 80.187.000 marks en 1926 à 182.752.000 marks en 1927; les importations d'Allemagne dans les deux provinces recouvrées, de 32.571.000 marks en 1926, à 84.361.000 marks en 1927 (1). L'augmentation a été beaucoup plus forte pour l'Alsace que pour le reste de la France, ce qui montre la persistance partielle des anciennes relations commerciales. En 1928 et 1929, années pour lesquelles nous ne possédons plus de statistique pour le commerce des produits alsaciens et lorrains en Allemagne, le mouvement des exportations s'est certainement quelque peu ralenti sous l'effet de la crise qui sévit dans ce pays, tandis que les importations de produits allemands en Alsace, stimulées par la mé-

(1) Chiffres tirés de la Statistik des Deutschen Reiches.

vente sur le marché national, se sont intensifiées. Le niveau d'équilibre n'a pas encore été atteint. Il ne pourra l'être que lorsque l'économie mondiale se sera de nouveau stabilisée et qu'une production pléthorique aura de nouveau été adaptée à la consommation.

Les accords et traités conclus avec les autres pays renferment de nombreuses dispositions qui intéressent particulièrement l'économie alsacienne. Ils favorisent en général les produits industriels, pour lesquels des avantages considérables ont été consentis à la France, les produits agricoles étant en général moins protégés. Un seul accord commercial, celui conclu le 23 février 1928 avec l'Union Economique belgo-luxembourgeoise, réserve un traitement spécial à certains produits alsaciens. En vertu de l'article 9 de cet accord, « pour ne pas troubler les courants commerciaux d'avant-guerre » existant entre les deux provinces recouvrées et le Luxembourg, le bénéfice d'un tarif réduit ou de la franchise a été accordé pendant un délai maximum de 3 ans, dans la limite de contingents annuels, à certains produits importés au Luxembourg de l'Alsace et de la Lorraine ou exportés du Luxembourg dans les trois départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle. Peuvent ainsi entrer en franchise au Luxembourg jusqu'au 15 avril 1931 : 1.000 quintaux de houblon alsacien et 1.250 quintaux de fromages de Munster par année. En revanche, 2.000 vaches laitières, 8.000 cochons de lait, 10.000 hectolitres de lait, 250 tonnes de beurre et 200 tonnes d'écorce à tan d'origine luxembourgeoise sont admis, chaque année, soit en franchise, soit à un taux douanier réduit, en Alsace et en Lorraine.

Les milieux agricoles alsaciens, groupés dans la Fédération Agricole d'Alsace et de Lorraine, ont déjà, à maintes reprises, protesté contre l'octroi, lors de la conclusion de traités commerciaux avec les autres pays, de faveurs aux seuls produits industriels. Leurs revendications ont même pris parfois une allure assez tumultueuse. Jusqu'à présent ils n'ont obtenu gain de cause que sur des points de détail. C'est ainsi que le marché alsacien ayant été inondé, au cours du printemps 1930, de porcs étrangers, qui faisaient une concurrence ruineuse aux porcs du pays, un décret du 15 mai 1930 supprima toutes les facilités accordées pour l'importation de cochons étrangers (1). Mais de nombreuses questions restent encore à résoudre. Citons, parmi ces dernières, celles, devenues particulièrement angoissantes, de l'orge et du houblon. Les planteurs de houblon alsaciens ont été nettement désavantagés par la conven-

(1) Cette question a déjà fait l'objet d'une délibération du Conseil général du Bas-Rhin.

tion conclue le 2 juillet 1928 avec la Tchécoslovaquie (1). Alors que la plupart des droits de douane ont suvi en France l'index de la dépréciation du franc, les droits que paye à l'heure actuelle le houblon étranger à son entrée en France ne sont que de 3 fois 1/2 plus élevés qu'avant la guerre. Encore la France a-t-elle consenti à ne pas augmenter ces droits à moins que les prix de gros ne subissent une hausse de 20 %. Par contre, les droits prélevés par les pays étrangers sur le houblon alsacien dépassent de 2 à 7 fois les taux français. Les brasseries françaises ont donc tout intérêt à acheter leur houblon, soit en Bohême, soit en Allemagne, ce houblon leur revenant à tout prendre meilleur marché que le houblon alsacien. La récolte de 1929 ayant été très abondante en Alsace, un certain nombre de planteurs ne cueillirent même pas leurs plants, préférant les laisser pourrir sur place plutôt que d'engager encore des dépenses pour la cueillette que le prix de vente ne suffisait même pas à couvrir. Dans son assemblée plénière, tenue le 21 août 1930, à Strasbourg, la Fédération Agricole d'Alsace et de Lorraine a demandé, pour enrayer cette crise, que les droits de douane soient portés à au moins 400 francs les 100 kilos (2) et que les brasseries françaises soient tenues d'utiliser au moins 75 % de houblon français.

Une seconde motion a trait à la situation du marché de l'orge; la Fédération Agricole réclame ici le relèvement du tarif douanier de 15 francs à 50 francs les 100 kilos, l'institution d'une prime à l'exportation de 40 francs les 100 kilos et le vote d'une loi obligeant les brasseries à employer 95 % d'orge du pays. L'orge alsacienne ne peut plus, en effet, se vendre à l'étranger et se voit évincée sur le marché national par l'orge importée du dehors. Ces renvendications, par leur naïve exagération, montrent toute l'étendue du mal (3) et la conviction profonde des milieux ruraux alsaciens que la réglementation douanière actuelle les désavantage injustement.

---

(1) Entrée en vigueur le 24 avril 1929.

(2) Ils s'élèvent en ce moment à 125 francs.

(3) Le commerce du houblon traverse également une période de marasme en Allemagne. Dans une délibération récente, le Syndicat des Brasseurs allemands a décidé, pour parer dans une certaine mesure à la crise, d'employer de préférence pour la préparation de la bière des houblons allemands.

CHAPITRE TROISIEME

# Particularités actuelles du statut commercial de l'Alsace

Bien que l'Alsace soit soumise à l'heure actuelle, comme les autres provinces françaises, au régime douanier général, elle a cependant été dotée à différents égards d'un régime particulier. Une zone d'une profondeur de 10 kilomètres et plus a été soumise à un statut spécial par la convention du 25 avril 1929 sur le trafic frontalier, ratifiée en France par une loi du 10 juillet 1930, et en Allemagne par une loi du 19 juillet 1930.

La réglementation du trafic rhénan a donné lieu, d'autre part, à certaines dérogations au statut douanier de droit commun. Mentionnons encore incidemment la convention du 13 avril 1925 sur les gares-frontières, ratifiée depuis longtemps par l'Allemagne, mais approuvée seulement récemment en France par une loi du 9 août 1930, convention qui règle minutieusement les conditions d'exploitation des onze gares-frontières appelées à assurer les échanges entre les deux pays (1).

## I. — Le trafic frontalier.

La convention sur le trafic frontalier du 25 avril 1929 (2), qui est entrée en application au cours du mois de septembre 1930, fait suite à la convention du 13 avril 1925 sur la délimitation et l'organisation des frontières entre la France et l'Allemagne (3). Cette première convention avait déjà réglé la situa-

(1) Répertoire de droit et de jurisprudence, supplément 1925, page 46 et suiv.

(2) La convention du 25 avril a été complétée par un protocole additionnel du 17 mai 1929. Le décret de promulgation du 15 août 1930, paru au Journal officiel du 24 août 1930, renferme de nombreuses dispositions d'exécution et d'interprétation de la convention.

(3) Mise en vigueur le 1er janvier 1928. L'écart considérable qui a séparé la signature de toutes ces conventions de leur ratification s'explique par les hésitations qu'on a eues quant à leur opportunité politique

tion des habitants des communes alsaciennes de Mothern, Münchhausen et Rhinau, qui possèdent des biens-fonds sur la rive badoise du Rhin. Ils pouvaient exporter librement en France les produits de ces biens-fonds et y introduire également en franchise de tous droits et taxes les animaux, engrais, semences et instruments aratoires qui leur étaient nécessaires. La convention sur le trafic frontalier a élargi notablement le cadre de ces dispositions. Elle s'applique à toutes les communes qui sont situées à moins de 10 kilomètres de la frontière, soit à 308 communes du côté français et à 363 du côté allemand. Elle indique les voies d'accès par lesquelles le trafic frontalier peut se faire: sept voies ferrées et quinze routes douanières, sans parler des autres routes ouvertes également accessoirement à ce trafic. La convention prévoit des facilités de circulation et des facilités douanières. Nous pouvons nous borner ici à citer le rapport fait au Sénat au nom de la Commission des Affaires étrangères (1) :

« Les facilités de circulation sont accordées notamment aux propriétaires et usagers de biens-fonds, de carrières, etc..., pour eux et leur personnel, aux travailleurs industriels et agricoles munis d'une autorisation de travail, aux ministres des cultes, aux médecins vétérinaires et sages-femmes autorisés à exercer leur profession dans l'autre zone, aux pompiers et membres du corps de secours.

Les facilités douanières s'appliquent aux mêmes personnes, notamment pour les produits récoltés, le bétail, le matériel d'exploitation, les aliments nécessaires pour la consommation journalière, les instruments de travail et ceux nécessaires pour l'exercice des professions indiquées ci-dessus.

Enfin, d'autres facilités douanières sont prévues pour l'approvisionnement des marchés en certains médicaments, l'organisation de transports par véhicules, la réparation par les artisans d'objets d'usage courant et l'exercice d'autres professions. »

La convention du 25 avril 1929 est la convention frontalière la plus importante et la plus complète que la France ait signée jusqu'à ce jour. Elle pourra servir de modèle le jour où la France et la Suisse voudront obtenir une solution de la question des zones franches de Savoie.

### II. — Le régime du Rhin.

L'établissement d'une zone frontalière, à l'intérieur de laquelle les échanges peuvent se faire plus librement que dans le reste du territoire, intéresse plus spécialement l'Alsace et même certaines parties seulement de l'Alsace. L'établissement d'un statut douanier rhénan intéresse par contre la France tout entière par les répercussions que ce statut est appelé à

---

(1) Par le sénateur Eccard.

avoir sur la structure de l'économie nationale (1). Une partie de ce statut a été internationalisé; la France ne peut le changer de sa propre autorité. Une autre partie est du domaine de la réglementation intérieure. Depuis plus d'un siècle, le Rhin, fleuve international, est ouvert à tout le monde, quel que soit le pavillon sous lequel naviguent les marchandises. Il est donc comparable à un bras de mer et Strasbourg à un port de mer.

Les seules formalités douanières auxquelles sont assujettis les transports sur le Rhin ont pour but d'éviter que des fraudes assez faciles ne se commenttent. Elles ne doivent pas mettre d'entraves à la navigation (2). Pour les marchandises naviguant en transit, les autorités douanières du pays riverain ne peuvent intervenir que si les deux rives du fleuve leur appartiennent. Il leur est dans ce cas loisible de mettre des plombs sur la cale des chalands ou des gardiens à bord. Pour les marchandises venant de l'étranger et devant rompre charge dans un pays riverain, ou allant à l'étranger, les formalités douanières se règlent, aux termes de l'article 10 de la convention de Mannheim, d'après la législation générale de l'état riverain par la frontière duquel l'entrée ou la sortie auront lieu. C'est-à-dire que ces marchandises peuvent déjà être dédouanées sur le fleuve dès qu'elles arrivent à la hauteur des rives du pays de destination. Il eût été évidemment préférable de ne permettre le dédouanement qu'au port d'importation, ce qui aurait permis de sauvegarder davantage le caractère international du Rhin, mais le principe de la liberté du fleuve a dû céder ici le pas aux préoccupations des différents pays, qui ne pouvaient assurer une surveillance douanière efficace des rives du fleuve sur toute leur longueur. La convention de Mannheim a maintenu les ports francs existant antérieurement sur le Rhin (3) et entendait bien réserver dans ces ports des zones franches dans lesquelles toutes les marchandises pouvaient être introduites, manutentionnées, transformées et expédiées à nouveau, sans être soumises au contrôle des autorités douanières. De pareilles zones franches n'existent cependant, à l'heure actuelle, dans aucun port rhénan. Par suite d'une interprétation étroite des clauses de la convention de Mannheim, la franchise a été restreinte à des entrepôts soumis à la législation douanière du pays dans lequel ils se trouvent, ce qui implique des investigations et un droit de regard des pré-

---

(1) Voir P. Charguéraud-Hartmann : Le régime international du Rhin, Répertoire pratique de droit et de jurisprudence d'Alsace et de Lorraine, page 545 et suiv.; Marc Lucius: Ports francs et zones franches sur le Rhin, ibidem, page 457 et suiv., et Surtaxes d'entrepôt et d'origine, ibidem, page 627.

(2) Articles 7 et 9 de la Convention de Mannheim et article 8a du Statut de Barcelone du 20 avril 1921.

(3) Article 8.

posés de douane qui ne rentraient certainement pas dans les vues des auteurs de l'acte de Mannheim. Pour le port de Strasbourg, cette situation risquait de devenir fort préjudiciable si l'on avait appliqué strictement les dispositions de la loi française du 29 décembre 1917 sur les entrepôts, beaucoup moins large que la loi allemande. Afin de ne pas désavantager le port de Strasbourg par rapport aux autres ports rhénans et notamment au port de Kehl, l'administration française a octroyé assez libéralement à plusieurs Sociétés de navigation strasbourgeoises le droit de constituer, dans les bâtiments qu'elles exploitent, des entrepôts annexes à l'entrepôt principal des douanes. Des entrepôts réels ont également été créés à Colmar et à Mulhouse en bordure du canal du Rhône au Rhin, qui peut être considéré comme un prolongement artificiel de la voie rhénane.

Les quantités de marchandises qui bénéficient de ces facilités ne sont pas très importantes. Voici les chiffres pour les entrepôts de Strasbourg et de Mulhouse, ainsi que pour celui de Colmar, établi en 1926 (1).

QUANTITÉS ET QUINTAUX MÉTRIQUES

| Années | | En entrepôt au 31. 12. de l'année préc. | Entrées | Total | Retirées des Entrepôts | En entrepôt au 31. 12 de l'année en cours |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1923 | Strasbourg | 1.083.157 | 1.217.058 | 2.300.215 | 1.899.894 | 400.321 |
| | Mulhouse | 4.053 | 24.033 | 28.086 | 26.196 | 1.890 |
| 1924 | Strasbourg | 400.321 | 1.699.137 | 2.099.458 | 1.488.185 | 611.273 |
| | Mulhouse | 1.890 | 21.290 | 23.180 | 22.261 | 919 |
| 1925 | Strasbourg | 611.273 | 1.707.840 | 2.319.113 | 1.999.495 | 319.618 |
| | Mulhouse | 919 | 6.506 | 7.425 | 2.721 | 4.704 |
| 1926 | Strasbourg | 319.618 | 2.507.487 | 2.827.105 | 2.401.709 | 425.396 |
| | Mulhouse | 4.704 | 24.918 | 29.622 | 16.249 | 13.373 |
| | Colmar | 10 | 7.174 | 7.184 | 4.645 | 2.539 |
| 1927 | Strasbourg | 425.396 | 1.834.041 | 2.259.437 | 1.712.753 | 546.684 |
| | Mulhouse | 13.373 | 14. 522 | 27.895 | 19.154 | 8.741 |
| | Colmar | 2.539 | 4.559 | 7.098 | 6.089 | 1.009 |

VALEUR EN MILLIERS DE FRANCS

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1923 | Strasbourg | 18.141 | 197.432 | 215.573 | 182.105 | 33.468 |
| | Mulhouse | 7.061 | 22.559 | 29.575 | 27.328 | 2.247 |
| 1924 | Strasbourg | 33.468 | 140.071 | 173.539 | 129.180 | 44.359 |
| | Mulhouse | 2.247 | 51.108 | 53.355 | 51.280 | 2.075 |
| 1925 | Strasbourg | 44.359 | 139.186 | 183.545 | 148.502 | 35.043 |
| | Mulhouse | 2.075 | 11.508 | 13.583 | 4.264 | 9.319 |
| 1926 | Strasbourg | 35.043 | 174.881 | 209.894 | 165.781 | 44.113 |
| | Mulhouse | 9.319 | 82.930 | 92.249 | 59.483 | 32.766 |
| | Colmar | 160 | 11.019 | 11.179 | 6.944 | 4.235 |
| 1927 | Strasbourg | 44.113 | 98.402 | 142.515 | 107.250 | 32.265 |
| | Mulhouse | 32.766 | 26.075 | 58.841 | 43.929 | 14.919 |
| | Colmar | 4.235 | 4.518 | 8.753 | 7.694 | 1.059 |

(2)

(1) Tableau du Commerce et de la Navigation. Année 1923 et suiv.

(2) Les entrepôts de Mulhouse et de Colmar reçoivent de grandes quantités de coton et de laine. Ils ne sont donc pas immédiatement intéressés au trafic rhénan.

Le régime de l'entrepôt rhénan fait déjà partie de la réglementation intérieure française. Une autre question de réglementation intérieure, celle des surtaxes d'entrepôt et d'origine revêt pour le port de Strasbourg une importance beaucoup plus grande, puisqu'il s'est agi de la vie ou de la mort même du trafic rhénan. On sait que les surtaxes d'entrepôt frappent d'un droit de 36 francs à la tonne toute marchandise provenant d'un pays non européen, qui est importée en France en passant par un autre pays d'Europe. Les surtaxes d'origine jouent un rôle analogue pour les marchandises européennes. Elles ne frappent cependant que certaines matières premières comme la laine, le coton, les peaux, le bois; leur taux est sensiblement intérieur à celui des surtaxes d'entrepôt, puisqu'il ne dépasse en aucun cas 5 francs (1). Le but, tant des surtaxes d'entrepôt que des surtaxes d'origine, est de compenser l'infériorité naturelle des ports français, qui ne disposent pas, comme de nombreux ports étrangers, d'un frêt de retour important, et de favoriser l'essor des marchés établis en France. Nous avons déjà vu quel rôle néfaste pour le commerce alsacien ont joué, au début du XIX^e^ siècle, les prohibitions d'importer des denrées coloniales par la frontière de terre (2). La rigueur de ce régime fut atténuée par la suite, mais les formalités douanières restèrent si nombreuses qu'elles empêchèrent l'éclosion d'un trafic rhénan en Alsace jusqu'en 1870. L'Allemagne ne connaissait pas d'entraves de ce genre, ce qui permit au port de Strasbourg de se développer sous un régime de liberté absolue dans les premières années du XX^e^ siècle. La perception de la surtaxe d'entrepôt ou d'origine après la guerre aurait suffi pour ruiner le port de Strasbourg ou du moins pour le restreindre au cadre d'un port à trafic uniquement local, toutes les marchandises importées à Strasbourg devant, sauf le charbon de la Ruhr, venir par Anvers ou Rotterdam. Bien que l'application de ces surtaxes, telles qu'elles ont été établies par la loi douanière de 1892, soit *stricto sensu* en contradiction avec les dispositions de la convention de Mannheim, d'après lesquelles les droits que doit acquitter une marchandise importée par le Rhin ne peuvent en aucun cas être supérieurs aux droits que cette marchandise devrait acquitter si elle était importée par un port de mer, il parut, au début, que l'administration française n'était pas disposée à consentir à cet égard à une dérogation au statut douanier général de la

(1) Le taux des surtaxes d'entrepôt aussi bien que celui des surtaxes d'origine est resté invariable depuis la guerre et n'a donc pas subi la hausse des autres taxes douanières; il est question de l'élever en ce moment. La Chambre de Commerce de Strasbourg, de même que celle de Mulhouse, ont déjà pris des délibérations dans lesquelles elles déclarent s'opposer d'une manière absolue à une augmentation.

(2) Voir INFRA, pages 9 et suivantes.

France. La Chambre de Commerce de Strasbourg protesta aussitôt. Avec une largeur de vue à laquelle il faut rendre hommage, les Chambres de Commerce des ports français intéressés se rallièrent le 16 juin 1919 à son avis et exprimèrent le vœu « que Strasbourg soit assimilé à un port de mer français, le transbordement des marchandises dans le port d'Anvers du navire de mer dans les bateaux du Rhin n'étant pas considéré comme une interruption de l'expédition en droiture » (1).

Le décret du 23 décembre 1919, compromis entre les différents intérêts en cause, exonérait le port de Strasbourg pour les marchandises débarquées à Anvers de la surtaxe d'entrepôt (2). Cependant, l'Administration des douanes continuait à s'opposer aux achats en entrepôt et sur le marché libre d'Anvers et déclarait passible de la surtaxe d'entrepôt presque toutes les marchandises transbordées en cours de route de chaland sur wagon.

Ces restrictions provoquèrent des réclamations aussi bien des importateurs strasbourgeois que du Gouvernement belge, qui demanda le rétablissement intégral de la situation d'avant-guerre et la libre importation en Alsace et en Lorraine de toutes les marchandises venant d'Anvers. Cette dernière solution ne trouva cependant l'agrément ni du Gouvernement, ni des milieux strasbourgeois. Elle aurait comporté nécessairement l'octroi d'un régime spécial aux deux provinces recouvrées, car les marchandises importées n'auraient pu dépasser les crêtes des Vosges. Finalement, un accord conclu le 18 avril 1921 adopta une solution moyenne. Les marchandises importées par Anvers peuvent être réexpédiées dans toute la France à condition qu'elles soient arrivées « en droiture » à Anvers et aient été transportées par la voie du Rhin à Strasbourg. Toutefois, les cafés, cacaos, laines, cotons, épis et poivres ne peuvent être expédiés en dehors de l'Alsace et de la Lorraine qu'à condition d'être arrivés à Strasbourg en con-

---

(1) Sont expédiés en droiture, au sens de la loi de 1892, les marchandises qui débarquent dans un port français.

(2) Voici les termes de ce décret: « Sont considérées comme transportées en droiture, toutes les marchandises arrivant à Strasbourg par le port d'Anvers et la voie du Rhin, à condition que ces marchandises soient accompagnées d'un certificat délivré par le bureau français d'Anvers et garantissant qu'elles sont arrivées en droiture dans ce port. Les laines, cotons, cafés, cacaos, poivres et épices devront être en outre accompagnés de l'attestation délivrée par le même bureau qu'ils sont arrivés à Anvers sous connaissement direct pour Strasbourg.

« Les marchandises que des nécessités de navigation obligeraient à un transbordement en cours de route ne bénéficieront du transport direct que si, remplissant les conditions ci-dessus détaillées, elles sont en outre accompagnées d'un connaissement direct d'Anvers pour Strasbourg. »

naissement direct de leur pays d'origine (1). Une circulaire du 2 août 1922 du Directeur général des Douanes précisa encore différents points demeurés obscurs concernant le transbordement des marchandises sur wagons, qui est autorisé en cas d'interruption de la navigation sur le Rhin, l'entreposage de ces marchandises dans les entrepôts que l'Etat français possède, en vertu du Traité de Versailles, à Mannheim, Ludwigshafen, Rheinau, Cologne, Duisbourg et Rotterdam et l'interprétation de ce qu'il fallait entendre par arrivée en droiture. Le bénéfice de leur origine est maintenu à l'égard des marchandises chargées dans les ports français ou coloniaux à condition que le transport se fasse sous pavillon national, ce qui n'avait non plus été admis primitivement. Les marchandises peuvent stationner à Anvers et y être placées en entrepôt. La durée de ce stationnement n'est pas limitée (2). L'identité des marchandises est certifiée par la Douane belge.

Tel qu'il fonctionne à l'heure actuelle, le régime des surtaxes d'entrepôt et d'origine, ou plutôt l'exonération de cette surtaxe dont jouit le port de Strasbourg, est donc passablement compliqué. Les importateurs strasbourgeois n'ont pas encore le droit, qu'ils avaient avant la guerre, d'acheter sur le marché libre d'Anvers ni même d'acheter des denrées placées en entrepôt à Anvers s'ils veulent échapper au paiement onéreux de la surtaxe d'entrepôt. Certaines restrictions, comme la sujétion au pavillon national pour les transports venant des colonies françaises, sont également gênantes, le nombre des Compagnies de navigation françaises qui entretiennent des lignes régulières entre les ports coloniaux français et Anvers étant très limité, ce qui a, jusqu'à présent, empêché Strasbourg d'importer des quantités appréciables de produits coloniaux. Enfin et surtout, ce ne sont que des marchandises importées par Anvers qui profitent de l'exonération. Rotterdam s'est toujours élevée contre le privilège qui était ainsi fait à Anvers, et il faut reconnaître en toute sincérité qu'aucune considération

---

(1) Les marchandises entrant par la voie de terre à Thionville sont en principe soumises au même régime. Cependant les laines, cotons, cafés, cacaos, thés, épices, bois, nitrates et engrais, peaux et pelleteries brutes, céréales, grains et fruits oléagineux, minéraux de manganèse, viandes frigorifiées et huiles minérales, à l'importation desquelles les ports français sont particulièrement intéressés, qui entrent par Thionville, ne peuvent être réexpédiées en dehors de l'Alsace et de la Lorraine sans avoir subi la taxe.

(2) Sauf pour les cacaos, cafés, cotons, laines, épices et poivres, pour lesquels un délai maximum de stationnement de 10 jours est imposé. Ce n'est que depuis le 13 février 1923 que les marchandises arrivées à Anvers à destination de Strasbourg peuvent être mises en entrepôt.

économique ne le justifie. Anvers est sensiblement plus éloigné de Strasbourg que Rotterdam, de sorte que ce serait plutôt Rotterdam qui, par sa position naturelle, paraît appelé à être l'avant-port maritime de Strasbourg. Il est vrai que, pour racheter cette infériorité, la Belgique assure le remorquage gratuit des chalands à destination ou en provenance de Strasbourg d'Anvers jusqu'à Dordrecht. Mais cette différence faite dans le traitement des deux grands ports qui servent de débouché à la vallée du Rhin n'en est pas moins certainement condamnée à disparaître un jour. La surcharge qui grève en ce moment les marchandises importées par Rotterdam est telle qu'elle met un obstacle presque absolu à l'établissement d'un trafic régulier d'importation par cette ville. Qu'on songe qu'en 1924, par exemple, les frais de transport de Rotterdam à Strasbourg ont varié de 25 francs à 40 francs la tonne; la surtaxe d'entrepôt étant de 36 francs par tonne, le port de Rotterdam aurait donc été incapable de faire concurrence à Anvers pour les marchandises destinées à Strasbourg, même si le transport de Rotterdam à Strasbourg avait été gratuit! (1).

Dans le domaine rhénan, de même que dans les autres domaines, l'Alsace a besoin d'une politique commerciale libérale. Le système douanier français est, à cet égard, encore très perfectible. Le tarif minimum est bien devenu de nouveau depuis 1928 le tarif courant dans les relations avec les autres pays, mais la France reste encore soumise à des prohibitions d'importation (2) et à des restrictions dans l'octroi des facilités accordées couramment par d'autres pays. Les industriels alsaciens lui savent gré de pratiquer maintenant une politique d'exportation après avoir, dans les années de dévalorisation du franc, freiné la sortie des produits français (3). L'exonération de l'impôt sur le chiffre d'affaires pour le commerce d'exportation, instituée par la loi du 25 juin 1920, supprimée en 1926, a de nouveau été rétablie le 1er janvier 1927. L'assimilation douanière des colonies à la métropole a fait par ailleurs certains progrès, et

---

(1) Christiaanse: L'aspect économique du port de Rotterdam, dans la navigation du Rhin du 15 juillet 1925.

(2) Un décret du 11 août 1930 a supprimé définitivement un certain nombre de prohibitions d'importation et d'exportation, parmi lesquelles on peut relever celles concernant le froment, les gruaux, les alcools d'industrie, les tuiles et ardoises, la houille, les minerais de fer, les engrais chimiques, etc...

(3) Rappelons que la loi du 4 avril 1926 avait créé une taxe à l'exportation allant de 0,20 % à 1,30 %.

l'on connaît les espoirs que l'industrie textile alsacienne attache au marché colonial (1).

Un décret du 16 mai 1925 a également rendu applicable la convention de Barcelone; désormais, les transports en transit ne sont soumis à aucun droit ou taxes spéciales. Des points de la frontière de plus en plus nombreux ont été ouverts au transit avec l'Allemagne. Leur nombre passe de 3 en 1923 à 7 en 1927; leur trafic augmente constamment.

Mais des restrictions trop nombreuses,dont quelques-unes ont déjà été signalées, pèsent encore sur l'industrie et le commerce alsaciens. Relevons-en une dernière qui a récemment opposé une branche de l'industrie textile alsacienne à l'industrie textile du Nord et mis à nu de très vilaines jalousies économiques. L'industrie alsacienne de l'impression et du blanchiment des tissus a reçu immédiatement après la guerre le droit qui, sous certaines réserves, lui avait appartenu depuis un temps presque immémorial, d'importer en admission temporaire des tissus étrangers. Cette faculté lui a permis de continuer à travailler dans une mesure assez importante pour le marché d'exportation. Les retorderies et tissages jouissaient du même privilège jusque vers la fin de l'année 1927, date à laquelle il fut supprimé, non sans provoquer de vives protestations de la part des intéressés. Lorsqu'il s'est agi, au cours de l'année 1930, de le rétablir, le Syndicat des filateurs et retordeurs de coton de Lille, dont les adhérents cependant bénéficient pour tous les produits bruts qu'ils importent et qui sont exportés par Calais, après avoir subi un travail de finissage dans les usines du Nord, un drawback s'élevant à 60 % des droits d'entrée perçus (2), s'y est opposé catégoriquement, menaçant même de fermer ses usines en signe de représailles. Le Syndicat industriel alsacien, poussé par les filateurs, se rallia malencontreusement à l'attitude hostile du Syndicat du Nord, de sorte que, jusqu'à nouvel ordre, le marché d'exportation reste à peu près fermé aux retorderies alsaciennes.

Le régime des admissions temporaires a, d'une manière générale, en ce moment, besoin d'être réformé. A l'heure actuelle,

---

(1) Cette assimilation douanière des colonies à la métropole se heurte parfois à des difficultés d'ordre international. C'est ainsi que l'A. O. F. était partagée en deux zones. Dans la première, comprenant le Sénégal, la Guinée, le Soudan, la Mauritanie, le Niger et la Haute Volta, la France était maîtresse de ces tarifs. Par contre, dans la Côte d'Ivoire et le Dahomey, elle était tenue, en vertu de la Convention franco-anglaise du Niger du 24 juin 1898 d'accorder aux Anglais le même traitement douanier qu'aux Français. Elle n'est pas non plus libre de modifier à son gré le statut douanier du Maroc qui a été internationalisé.

(2) Le drawback consiste, suivant la définition connue, dans une ristourne sur les droits de douane, lorsque la marchandise importée est de nouveau exportée.

il n'y a guère que le commerce des denrées alimentaires, l'industrie des produits chimiques,l'industrie métallurgique et mécanique et certaines branches de l'industrie textile qui en profitent. La concession de l'admission temporaire se fait par une loi, ce qui implique la mise en mouvement du lourd mécanisme parlementaire. Il serait souhaitable qu'elle puisse se faire par décret et que sa portée d'application fût généralisée.

## SECTION DEUXIÈME

## Les voies utilisées par le commerce alsacien

« Nous occupons, lit-on dans l'annuaire de la Société Générale Alsacienne de Banque de 1926, une région où le facteur transport doit jouer un rôle indéfiniment croissant. » [1]. L'existence de grands courants de transit, l'industrialisation progressive de l'Alsace et la présence d'une puissante industrie extractive justifieraient cette assertion.

Peut-on y souscrire sans réserve?

Il est certain que le développement des transports suivra en Alsace, comme partout ailleurs, le rythme de la vie économique. Il est cependant visible dès maintenant que certains moyens de transport, les chemins de fer en particulier, ont atteint, en ce moment déjà, leur point culminant. D'autre part, les transports de combustibles minéraux, qui ont joué jusqu'à présent un rôle prépondérant dans l'économie des transports alsaciens, sont appelés, sinon à disparaître, du moins à subir une forte régression; le courant électrique se transporte maintenant à de très grandes distances, sans autres frais que ceux d'une déperdition de force assez minime, et rendra ainsi de plus en plus inutile le transport de charbon.

Il se produit, en outre, dans la technique des transports, une substitution du trafic automobile au trafic ferroviaire, le premier disposant d'un réseau de voies infiniment plus étendu et de frais de premier établissement de beaucoup moins élevés que le second.

Ce sont là des facteurs d'ordre général qui ont été ressentis en Alsace peut-être avec plus d'intensité que

---

[1] Annuaire, page 601.

dans d'autres régions, étant donnée la forte densité industrielle et commerciale de cette province. Il s'y est ajouté un élément spécial à l'Alsace : l'essor prodigieux de la navigation rhénane et du port de Strasbourg depuis la guerre, essor qui n'est pas prêt de se ralentir et qui marque de son empreinte tout le système des transports alsaciens.

CHAPITRE QUATRIEME

# Les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine [1]

Le réseau d'Alsace-Lorraine est le seul réseau français dont le siège d'exploitation ne se trouve pas à Paris. C'est aussi le seul, avec le réseau du Midi, dont le point d'origine et de convergence est situé en dehors de Paris. La ligne maîtresse du réseau, de Luxembourg à Bâle, est excentrique au système général des réseaux français. Son trafic, cependant, ne le cède en rien à celui des lignes les plus chargées des autres réseaux. Le point d'origine du réseau se trouve et se trouvera de plus en plus à Strasbourg, au port du Rhin, et dans les mines de fer de la Lorraine.

Abstraction faite de la configuration technique particulière du réseau, cette orientation, différente de celle de tous les autres réseaux français, motive suffisamment la séparation du réseau d'Alsace-Lorraine de celui de l'Est, dont il faisait partie jusqu'en 1870.

## I. — Statut.

Le statut des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine a déjà subi, depuis l'Armistice, différentes modifications. L'article 67 du Traité de Versailles s'exprimait de la manière suivante à leur sujet:

« Le Gouvernement français est subrogé dans tous les droits de l'Empire allemand sur toutes les lignes de chemins de fer gérées par l'Administration des Chemins de fer d'Empire et actuellement en exploitation ou en construction. Cette subrogation ne donnera lieu, à la charge de l'Etat français, à aucun paiement. »

(1) Voir LAUFENBURGER: Cours d'économie alsacienne, page 56 et suiv., les annuaires de la Société Générale Alsacienne de Banque et les rapports sur les opérations des différents exercices publiés par les Chemins de fer d'Alsace-Lorraine.

L'ensemble des lignes qui passèrent à l'Administration française s'élevait à 2.248 kilomètres (1). Leur statut fut primitivement réglé par arrêté du Commissaire général de la République du 19 juin 1919. Par décret du 30 novembre 1920, les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine ont ensuite été rattachés au Ministère des Travaux publics. Dès le début, ils ont joui de la personnalité civile à laquelle est venue s'ajouter, en 1926, l'autonomie financière (2).

Jusqu'au 1er janvier 1923, le réseau d'Alsace-Lorraine a vécu financièrement d'expédients, payant une grande partie de ses dépenses par des subventions ou des avances du Trésor. Le 1er janvier 1923, il est entré dans la communauté des réseaux français et a été assujetti au régime instauré par la convention du 28 mai 1921. Dorénavant, il participe au fonds commun, dans lequel il verse ses excédents et qui lui alloue des primes de gestion. Depuis 1925, il supporte également des charges de capital assez lourdes.

Il y a quelques années, la question du rattachement des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine à la Compagnie des chemins de fer de l'Est a fortement occupé l'opinion publique des provinces recouvrées. Toutes les collectivités locales se sont prononcées contre ce rattachement, et il semble bien, qu'impressionné par cette unanimité, le Gouvernement ait renoncé à mettre le projet de rattachement à exécution. Signalons simplement un inconvénient, fondamental il est vrai pour l'économie alsacienne, qu'entraînerait ce rattachement. Le développement du port de Strasbourg serait arrêté, comme l'a été depuis la guerre, en Allemagne, celui du port de Mannheim, à partir du moment où la politique des chemins de fer du Reich n'a plus été orientée suivant les intérêts particuliers de telle ou telle province, mais suivant les intérêts généraux du Reich. La Compagnie de l'Est orienterait sans nul doute les transports de manière à ce qu'ils empruntent son réseau sur le plus grand parcours possible et serait, par conséquent, portée à favoriser les ports de la Manche et de l'Atlantique, au détriment du port de Strasbourg.

### II. — L'expansion du Réseau.

De 1919 à 1928 inclus, le réseau d'Alsace-Lorraine a dépensé pour frais de premier établissement plus de 1.300 millions de francs, ce qui donne une mesure de l'effort accompli ( ). Cet effort s'est moins traduit par la construction de nouvelles lignes que par le perfectionnement des installations existantes.

(1) Rapport de 1919 et 1920, pages 1 et 2.
(2) Par décret du 1er décembre 1926.
(3) De 1871 à 1913, l'Allemagne a dépensé pour le compte d'établissement un peu plus de 1.361 millions de marks.

Le seul problème d'ordre constructif qui reste encore à résoudre est celui de la percée des Vosges. Jusqu'en 1928, les Vosges n'étaient traversées par aucune ligne de chemin de fer: deux lignes les contournaient, l'une au Nord, à Saverne, l'autre au Sud, à la trouée de Belfort. Des préoccupations économiques autant que militaires commandaient de reprendre sans tarder la réalisation des différentes percées des Vosges projetées depuis plus d'un demi-siècle. La première percée, celle de Strasbourg à Saint-Dié, a été inaugurée en octobre 1928. Elle a permis de raccourcir la distance par chemin de fer de Strasbourg à Saint-Dié de 166 km. à 87 km., celle de Strasbourg à Epinal de 177 km. à 148 km. La région d'Epinal, qui échappait au port de Strasbourg en période de mauvaise navigabilité, lui a été, depuis ce moment, définitivement acquise (1).

L'exécution des autres percées des Vosges se fera probablement encore atteindre un certain temps. On s'est définitivement arrêté, après de longues discussions, où les querelles de clochers ont joué un très grand rôle, à trois percées: celle de Wesserling à Saint-Maurice, qui reliera Mulhouse à Epinal; celle de Metzeral à Cornimont et celle de Sainte-Marie-aux-Mines à Saint-Dié. Seule la première de ces trois lignes sera prévue pour l'écoulement d'un grand trafic, les deux autres lignes auront une contexture purement régionale. Une loi du 28 mars 1920 a déjà déclaré d'utilité publique la création de la ligne de Wesserling à Saint-Maurice; un projet de loi, approuvant sa concession à la Compagnie de l'Est a été déposé devant le Parlement en juillet 1929. Des crédits ont été prévus, dans le budget de 1930, pour l'exécution des premiers travaux. La dépense globale s'élèvera à 220 millions (2). Quant aux deux autres lignes, elles ont été déclarées d'utilité publique par une loi du 17 juillet 1929. Elles seront à voie unique et comporteront des déclivités allant jusqu'à 33 m/m. Leur coût est évalué à 110 millions pour la première et à 85 millions pour la seconde.

En dehors des percées des Vosges, l'on ne peut guère citer, comme projet de ligne nouvelle, que celui d'une ligne de Colmar à Belfort, qui éviterait le détour par Mulhouse. La Chambre de Commerce de Belfort a déjà demandé, à plusieurs reprises, l'étude de ce projet dont la réalisation était également déjà décidée avant 1870. Cette ligne permettrait d'agrandir la zone utile de desserte du port de Strasbourg pour les charbons de la Ruhr et faciliterait, en même temps, le transport

---

(1) Voir Regnauld: La nouvelle ligne Strasbourg - Saint-Dié dans la Navigation du Rhin du 15 avril 1925.

(2) Journal officiel des 18 et 19 août 1930. Documents parlementaires, page 303.

des primeurs du Midi en Alsace (1). Il est cependant probable que sa réalisation n'est pas proche.

D'autres questions restent encore à résoudre. Si, en effet, depuis la convention du 13 avril 1925 sur les gares frontières, le réseau d'Alsace-Lorraine est délimité d'une manière assez rationnelle du côté de l'Allemagne, il ne l'est nullement du côté de la vieille-France. Il suit, en effet partout encore le tracé de l'ancienne frontière qui, en aucun point, ne correspond à des préoccupations d'ordre économique. Une modification des limites entre le réseau d'Alsace-Lorraine et celui de l'Est simpose. La commission constituée dans ce but au Ministère des Travaux publics, qui avait été chargée d'établir un projet de convention entre les deux réseaux intéressés, a terminé, en 1930, après deux années, ses travaux. Belfort deviendra gare mixte et tête de ligne de l'A. L., qui rejoindra directement, dans cette ville, le P. L. M. De cette manière, le passage sur un tronçon du réseau de l'Est, pour tous les transports à destination ou en provenance de la vallée du Rhône, sera supprimé. Quant aux autres points de jonction, ils se trouveront à Saales, Nouvel-Avricourt et Metz. La convention signée entre l'A. L. et l'Est a été approuvée le 9 juillet 1930 par le Conseil supérieur des Chemins de fer. Elle sera incessamment soumise à la ratification des deux Chambres.

Quant à l'électrification du réseau d'Alsace-Lorraine, souhaitée par tous les milieux économiques alsaciens et lorrains, elle n'a pas encore fait de progrès. On invoque, pour la combattre, des raisons d'ordre militaire, toute la marche du réseau électrifié risquant, en cas de guerre, d'être arrêtée du jour au lendemain, l'ennemi n'ayant qu'à détruire les centrales qui l'alimentent. Est-il vraiment encore besoin de dire combien cet argument est spécieux et pourrait tout aussi bien être invoqué contre l'agrandissement du port de Strasbourg et la construction du grand canal d'Alsace, dont la première étape, l'Usine de Kembs, va être achevée dans deux ans après avoir coûté un demi-milliard? Seule l'électrification du réseau d'Alsace-Lorraine permettra à celui-ci de lutter efficacement contre la concurrence allemande, surtout au moment où, comme le prévoit

(1) La construction de cette ligne a été demandée également par les Chambres de Commerce de Strasbourg, Colmar, Mulhouse et de la Vallée du Rhône. Un projet a été déposé par le Réseau d'Alsace-Lorraine en 1928.

le programme allemand des chemins de fer, les lignes badoises longeant le Rhin seront électrifiées (1).

### III. — La politique tarifaire du Réseau.

La tarification ancienne fut d'abord maintenue après la guerre. A titre provisoire, la convention de Berne, convention qui régissait le trafic international, continua à servir de base aux relations entre le réseau d'Alsace-Lorraine et les autres réseaux français. L'unification des tarifs ne se fit qu'à partir du 20 février 1923. Elle avait pour avantage de dégrever les transports à longue distance (2) et d'éviter le rebondissement des courants commerciaux aux anciennes frontières, causé par la persistance des tarifs différentiels. La zone d'action du port de Strasbourg fut donc augmentée. Auparavant, on payait pour un transport de 10 tonnes de blé de Strasbourg à Besançon 48,95 francs par tonne; dorénavant, on pouvait transporter la même quantité pour un prix légèrement supérieur (50,75 frs) jusqu'à Lyon (3).

Par ailleurs, la politique poursuivie par le réseau d'Alsace-Lorraine est restée la même, a dû, forcément, rester la même que par le passé: lutter contre la concurrence des chemins de fer de la rive droite du Rhin. Depuis le 1er mai 1925, les chemins de fer allemands appliquent des tarifs de dumping qui ont pour but d'attirer le transit entre la Hollande, la Belgique et la Suisse. Les Chemins de fer d'Alsace-Lorraine y ont répondu par des tarifs spéciaux de transit pour tout le réseau, ou au départ du port de Strasbourg. Des tarifs spéciaux d'exportation y ont, d'autre part, été introduits de concert avec les autres réseaux.

Malgré des perfectionnements souhaitables, qui sont énergiquement réclamés par les intéressés (4), les tarifs actuels du réseau forment un bon outil dont les commerçants et industriels alsaciens peuvent se servir avec profit.

---

(1) Ajoutons que c'est pour le Réseau d'Alsace-Lorraine que l'électrification présenterait le plus d'économie puisque la densité de consommation de charbon au kilomètre exploité y est la plus forte de tous les réseaux français: 500 tonnes contre 155 à 460 tonnes pour les autres réseaux. Il est vrai que la Direction des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine, tout en se déclarant en principe partisan de l'électrification du réseau, prétend que des arguments d'ordre technique s'y opposeraient. Mais ces obstacles techniques ont été vaincus ailleurs, on ne voit donc pas pourquoi ils ne pourraient être vaincus par le réseau d'Alsace-Lorraine.

(2) La nouvelle tarification allemande favorise également les transports à longue distance. Voir à ce sujet LAUFENBURGER: Navigation du Rhin du 15 mai 1927.

(3) LAEDERICH: La navigation du Rhin, 15 février 1923.

(4) Par la voie des bureaux de transport des Chambres de Commerce de Strasbourg et de Mulhouse.

## IV. — Les résultats obtenus.

Ces résultats peuvent être appréciés d'une double manière: au point de vue tonnage transporté et au point de vue financier.

TONNAGE TRANSPORTÉ

| Années | Petite Vitesse | Grande Vitesse | Total y compris les transports de services |
|---|---|---|---|
| 1919 | 29.930.554 t. | 219.795 t. | 30.698.269 t. |
| 1920 | 30.752.517 » | 369.455 » | 31.752.032 » |
| 1921 | 36.193.914 » | 441.832 » | 37.118.235 » |
| 1922 | 40.730.228 » | 518.894 » | 42.135.014 » |
| 1923 | 37.693.220 » | 453.641 » | 39.181.224 » |
| 1924 | 50.443.665 » | 589.303 » | 52.420.831 » |
| 1925 | 48.471.637 » | 601.373 » | 50.493.108 » |
| 1926 | 51.920.621 » | 543.136 » | 54.027.202 » |
| 1927 | 49.604.232 » | 538.862 » | 51.897.982 » |
| 1928 | 56.876.238 » | 424.512 » | 57.300.750 » |
| 1929 | | | |

RÉSULTATS FINANCIERS

| Années | Recettes brutes en millions de francs | Dépenses totales en millions de francs | Coefficients d'exploitation |
|---|---|---|---|
| 1919 | 206 | 392 | 190 |
| 1920 | 395 | 503 | 130 |
| 1921 | 433 | 482 | 111 |
| 1922 | 521 | 483 | 92 |
| 1923 | 545 | 479 | 87 |
| 1924 | 741 | 540 | 78 |
| 1925 | 795 | 664 | 83 |
| 1926 | 1.006 | 786 | 78 |
| 1927 | 1.016 | 852 | 84 |
| 1928 | 1.142 | 896 | 78 |
| 1929 | 1.218 | 970 | 80 (1) |

Rappelons qu'avant la guerre le trafic s'élevait à 49.364.000 tonnes. Il n'a donc augmenté que dans des proportions insignifiantes. Les marchandises transportées en grande vitesse marquent même une tendance très nette vers une diminution qui s'explique par la concurrence des transports automobiles pour le transport des marchandises. Nous reviendrons encore

(1) Voici quelle a été la décomposition des recettes en 1928:

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 143.049.014 francs. |
| Grande Vitesse | 58.623.916 francs. |
| Petite Vitesse | 923.036.821 francs. |
| Recettes diverses | 27.715.706 francs. |

sur cette question, lorsque nous parlerons des transports sur route. Le trafic du réseau d'Alsace et de Lorraine, qui est essentiellement un trafic de produits bruts ou finis industriels, est extrêmement sensible aux moindres variations de l'activité économique. Dans la statistique de 1928, les combustibles minéraux interviennent pour plus de 18 millions de tonnes, les minerais pour 14 millions, les produits métallurgiques pour 6,7 millions et les engrais pour 3,2 millions de tonnes, soit pour 75 % du trafic total. Il est donc naturel que la dépression économique qui a atteint la France en 1930 ait particulièrement affecté les récettes du reseau d'Alsace-Lorraine et que ce soient les recettes de ce réseau qui accusent, dans l'année 1930, la plus forte diminution de tous les réseaux français.

Le coefficient d'exploitation, c'est-à-dire le rapport des dépenses totales aux recettes brutes, qui avait été négatif jusqu'en 1922, est devenu positif à partir de cette année (1). Il reste à peu près stationnaire depuis 1924 et ne pourra vraisemblablement plus guère être amélioré.

Le réseau d'Alsace et de Lorraine paraît en résumé, pour un certain temps, être arrivé à un niveau étale. Il n'en est pas de même pour les canaux, ni surtout pour la navigation rhénane, dont le développement, après la guerre, peut être qualifié, sans exagération, de merveilleux.

(1) On sait que le coefficient d'exportation d'un réseau est négatif lorsqu'il dépasse 100, les dépenses étant alors supérieures aux recettes, et positif lorsqu'il reste inférieur à 100.

CHAPITRE CINQUIEME

# Les canaux

La querelle entre les chemins de fer et les canaux est déjà ancienne. Elle était même devenue, avant la guerre, une discussion d'école, et beaucoup d'économistes distingués n'hésitaient pas à affirmer qu'un canal ne pouvait lutter contre la voie ferrée. En Alsace, la rivalité entre chemins de fer et canaux pourrait être particulièrement vive, puisque toutes les lignes principales de chemins de fer y sont doublées par des canaux.

Il est difficile de départager partisans et adversaires de la navigation intérieure. N'est-on pas allé jusqu'à prétendre récemment, d'un côté que le prix du transport par voie ferrée, toutes choses égales, est moindre que celui par canal, même lorsque ce canal est au gabarit de 600 tonnes et se trouve dans la plaine (1), de l'autre côté que, dans l'hypothèse la plus favorable pour les chemins de fer, leurs prix seraient toujours supérieurs de 50 % à 60 % aux prix des transports effectués par les canaux (2). Il est vrai que la première hypothèse concerne l'Allemagne et la seconde la Belgique, mais la différence ne s'explique cependant pas.

En Alsace, le partage du trafic entre les canaux et les chemins de fer s'est fait d'assez bonne heure. Les chemins de fer ont pris tous les transports représentant une valeur élevée à l'unité de poids, les canaux se sont restreints au transport des matières pondéreuses et principalement du charbon.

Voici la statistique de leur trafic depuis la guerre (3) :

---

(1) Voir Clément Colson: Voies ferrées et voies d'eau en Allemagne, dans la Navigation du Rhin du 15 octobre 1927.

(2) Voir le rapport présenté au Congrès National de la Navigation intérieure de Bruxelles de novembre 1928 par le Comité national pour la Défense de la navigation intérieure, Navigation du Rhin, 15 octobre 1928.

(3) Chiffres communiqués par l'Office de Statistique d'Alsace et de Lorraine.

| Années | Canal de Huningue | | Canal du Rhône au Rhin | |
|---|---|---|---|---|
| | Nord-Sud | Sud-Nord | Nord-Sud | Sud-Nord |
| 1913 | 53.720 | 10.913 | 625.976,5 | 138.370 |
| 1919 | 964 | 7.608 | 151.156,5 | 21.261 |
| 1920 | 814 | 1.966 | 311.933,5 | 370.339 |
| 1921 | 1.741 | 10.870 | 191.497 | 188.480 |
| 1922 | 4.601 | 17.535,5 | 428.613 | 392.551,5 |
| 1923 | 2.683 | 14.700 | 506.935 | 304.594 |
| 1924 | 7.448 | 19.706 | 522.701 | 347.482 |
| 1925 | 4.248 | 18.560 | 345.244 | 242.029 |
| 1926 | 64.570 | 19.588 | 386.225 | 213.202 |
| 1927 | 216.331 | 27.220 | 573.120 | 164.407 |
| 1928 | 432.251 | 41.894 | 864.000 | |
| 1929 | 576.670 | 49.836 | 936.500 | |

| Années | Canal de la Marne au Rhin | | Canal de la Sarre | |
|---|---|---|---|---|
| | Est-Ouest | Ouest-Est | Sarrebruck-Strasbourg | Strasbourg-Sarrebruck |
| 1913 | 433.656 | 524.090 | 923.668,5 | 531.013,5 |
| 1919 | 95.951 | 222.655,5 | 615.940,5 | 148.738 |
| 1920 | 305.080 | 301.779,5 | 826.573 | 188.030 |
| 1921 | 92.533 | 165.602 | 349.069,5 | 73.752 |
| 1922 | 319.315 | 339.251 | 624.132 | 266.943,5 |
| 1923 | 220.838 | 426.473 | 847.672 | 395.919 |
| 1924 | 199.453 | 420.901 | 959.249 | 431.165 |
| 1925(1) | 1.052.625 | 1.020.724 | 1.063.359 | 543.364 |
| 1926 | 1.265.212 | 1.179.289 | 1.060.884 | 691.490 |
| 1927 | 1.156.982 | 1.195.156 | 964.550 | 775.716 |
| 1928 | | | | |
| 1929 | | | | |

Le point d'origine et d'aboutissement de tous ces canaux, c'est le port de Strasbourg. Ce phénomène de convergence est ici encore beaucoup plus net que pour les chemins de fer. Le développement de ces canaux a commencé en 1892 avec la création du nouveau port rhénan de Strasbourg, et, encore aujourd'hui, il subit les variations du mouvement de ce port.

Tous les canaux qui figurent dans la statistique précédente, sont, à proprement parler, des canaux de décharge du port de Strasbourg, sauf un seul, le canal de la Sarre, par lequel sont transportés les charbons de la Sarre et de la Lorraine à Strasbourg et en Alsace. Le principal changement que le système des canaux alsaciens a subi depuis la guerre consiste dans l'amélioration des conditions de navigabilité du canal de Rhône au Rhin et dans la naissance, depuis 1926, d'un trafic important sur le canal de Huningue.

---

(1) A partir de 1925, les trafics du versant Est et du versant Ouest du canal de la Marne au Rhône sont réunis.

**Le Canal du Rhône au Rhin et le Canal de Huningue (1).**

A l'Armistice, le canal du Rhône au Rhin se trouvait au gabarit normal de 2 m. 10 entre Strasbourg et Mulhouse; de Mulhouse à l'ancienne frontière, il se trouvait à son gabarit primitif de 1 m. 50 et n'était donc pas accessible aux péniches flamandes qui utilisent les canaux du Nord-Est.

Quant au canal de Huningue,sa mise au gabarit normal avait été commencée avant la guerre. On décida de continuer les travaux entrepris à ce canal et d'améliorer la route de Mulhouse à la Saône. Les premiers travaux furent achevés assez rapidement, tandis que les seconds, après de nombreux avatars, n'ont été terminés qu'en 1930. Primitivement, on s'était prononcé pour la construction d'un canal à grande section « Méditerranée-Alsace », accessible à des péniches de 1.200 tonnes, mais l'on dut abandonner vite ce projet, en raison de la dépense élevée que sa réalisation aurait entraînée. On devint plus modeste et on se contenta simplement de porter le canal du Rhône au Rhin sur tout son parcours au gabarit normal. Bien qu'on ait annoncé en 1923 que, sauf certains passages encore difficiles lorsque le niveau d'eau du Doubs était faible, il était désormais accessible aux péniches de 300 tonnes, le mouillage de 2 mètres ne pouvait être atteint au bief de Valdieu que pendant la saison des pluies. Aussi, le trafic entre la vallée du Rhône et celle du Rhin par l'intermédiaire du canal du Rhône au Rhin demeura-t-il insignifiant et même presque inexistant. C'est que les transports par eau de Strasbourg à Lyon, en raison des difficultés de la navigation, ne représentaient à ce moment qu'une économie d'un seizième, par rapport au transport par chemins de fer; ceux de Strasbourg à Marseille revenaient même sensiblement plus chers sur eau que par la voie ferrée. Les Chambres de Commerce intéressées s'émurent en 1926 de cette situation et décidèrent de supporter une partie des frais d'achèvement des travaux entrepris. Grâce à cette initiative, les péniches de 300 tonnes pourront circuler en 1931 sur tout le parcours du canal.

En attendant que le trafic du canal du Rhône au Rhin puisse prendre une certaine ampleur en amont de Mulhouse, on s'est attaché à utiliser au mieux la partie comprise entre Strasbourg et Mulhouse, de même que le canal de Huningue, qui unit Bâle à Mulhouse. Celui-ci ne faisait face, en 1913, en raison de la vitesse de son courant, qu'à un trafic minime. Après la guerre,

---

(1) Voir les articles de Guelle, Kirchner et Nolde, dans la Navigation du Rhin du 15 avril 1925; le rapport Marchal au Congrès international de la navigation intérieure de 1925, Navigation du Rhin du 15 septembre 1925, et Antoni: la Voie d'eau du Rhône au Rhin, Navigation du Rhin, 15 août 1926.

la vitesse du courant a été réduite de 70 centimètres à la seconde à 40 centimètres, de sorte qu'à partir de 1926, un courant régulier de transport a pu s'établir de Strasbourg à Bâle. Ce courant augmente d'année en année, le canal de Huningue étant, tant que la régularisation du Rhin entre Strasbourg et Bâle ne sera pas chose accomplie et que le Grand canal d'Alsace ne sera pas entièrement construit, l'unique voie d'accès au port de Bâle, libre pendant toute l'année. Les péniches chargées de charbons, de céréales, de pétroles, utilisent généralement à l'aller le canal de Huningue et descendent ensuite le Rhin à vide.

Le port autonome de Strasbourg a pris récemment l'initiative d'installer de Strasbourg à Bâle, sur le canal du Rhône au Rhin et sur le canal de Huningue, le halage électrique. Ce service a été définitivement concédé au port autonome par une convention du 29 mai 1928. Les travaux ont pu être entrepris déjà au cours de l'été 1928, les différentes collectivités en cause ayant décidé de participer aux frais d'aménagement. Ils ont été achevés fin 1930. Une Société anonyme, « La Traction de l'Est », s'est constituée en juillet 1930, au capital de 6 millions, avec la participation des Départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, des Villes de Strasbourg, de Mulhouse, de Colmar, des Chambres de Commerce des mêmes villes, de l'Office supérieur de Navigation à Paris et du Port autonome de Strasbourg pour assurer l'exploitation de ce halage électrique, qui s'effectue par le moyen de tracteurs de 5 tonnes ½ à la vitesse de 4 kilomètres à l'heure.

Le halage électrique aura pour avantage de diminuer considérablement la durée des transports sur le canal du Rhône au Rhin et sur le canal de Huningue. Un trafic minimum d'un million de tonnes est, il est vrai, nécessaire pour couvrir les charges de capital et d'investissement de ce halage mécanique, trafic qui n'est de loin pas encore atteint. L'installation de ce halage qui, croit-on, fera augmenter rapidement le tonnage transporté, est donc un bel exemple de courage économique.

Les estimations du trafic auquel pourra prétendre, dans un avenir rapproché, le canal du Rhône au Rhin sont très divergentes. Elles varient de 1.500.000 tonnes à 2.000.000 tonnes. En ce moment, il se compose toujours principalement à la remonte de transports de charbons sarrois et allemands. A la descente, le trafic est encore fort peu important. Il le deviendra peut-être le jour où les transports de potasse, au lieu de s'effectuer par chemin de fer comme aujourd'hui, se feront par le canal. Mais, pour cela, il faudrait qu'un canal de décharge spécial des mines de potasse soit construit, ces mines étant distantes de quelques kilomètres du canal du Rhône au Rhin, canal qui n'existe même pas encore à l'état de projet.

### Le Canal de la Marne au Rhin et le Canal des Houillères (1).

Les travaux d'amélioration entrepris après la guerre au canal de la Marne au Rhin ne sont de loin pas aussi importants que ceux exécutés au canal du Rhône au Rhin. Le tirant d'eau du canal de la Marne au Rhin avait déjà été porté en 1880 sur tout son parcours à 2 mètres. On s'est contenté depuis de tendre le niveau d'eau à 2 m. 20 et d'améliorer son alimentation. Son approfondissement à 2 m. 60 s'impose. Cet enfoncement, déjà adopté par les canaux du Nord, permettrait la circulation de péniches de 340 tonnes au lieu des péniches de 280 tonnes. Son électrification, projetée depuis longtemps, est entrée depuis peu dans l'ère des réalisations, un décret du 19 septembre 1929 ayant décidé l'organisation du halage mécanique, aussi bien sur le canal de la Marne au Rhin que sur le canal des Houillères.

Parmi les canaux alsaciens, le canal de la Marne au Rhin est celui dont le trafic a le moins changé par rapport à la période d'avant-guerre. Il se compose encore toujours principalement de marchandises en provenance ou à destination du port de Strasbourg, d'expéditions de charbons de la Sarre et de soude de Solvay. Il parcourt, comme le canal du Rhône au Rhin, une région extrêmement industrielle, de sorte que son développement ultérieur paraît assuré.

Quant au canal des Houillères, qui sert de débouché aux mines de la Sarre et de la Lorraine, il commence à être attiré dans l'orbite du port de Strasbourg, après avoir été, pendant un certain temps, plutôt orienté vers la région de Nancy. Le trafic dans la direction Strasbourg-Sarrebruck qui, il y a quelques années, était encore très modeste est devenu assez important.

### La Canalisation de la Moselle.

Bien que la Moselle reste dans son cours entièrement en dehors de l'Alsace, la question de sa canalisation présente cependant un très grand intérêt pour l'économie alsacienne. Lorsque la Moselle sera canalisée jusqu'à Thionville, l'industrie métallurgique lorraine aura une voie fluviale commode et économique pour atteindre le port de Strasbourg. Il est même permis, à bon droit, de s'étonner que ce projet, déclaré d'utilité publique en 1867 (2), dont les avantages sont évidents, n'ait pas été réalisé plus tôt. Cela s'explique parce que les Allemands poursuivaient la réalisation d'une Moselle navigable depuis Metz jusqu'à son embouchure dans le Rhin, à Coblence.

(1) Voir les articles de Bontel, de Nolde et de Lamidieu dans la Navigation du Rhin du 15 avril 1925.

(2) Voir plus haut, page 28.

Le bassin minier lorrain aurait, de cette manière, eu un accès direct sur le Rhin (1). Ce projet a été abandonné depuis.

Un Consortium pour la canalisation de la Moselle, constitué avec l'aide de toutes les sociétés métallurgiques lorraines, a reçu, par décret du 21 août 1928, la concession de la canalisation de la Moselle. Ce Consortium a créé, en août 1928, une Société du Canal des Mines de fer de la Moselle (Camifemo), au capital de 1.341.000 francs, qui construira et exploitera le canal de la Moselle entre Thionville et Metz. L'ensemble des travaux reviendra environ à 24 millions. Le 25 juin 1929, la première pierre du futur canal a été posée.

Pour terminer ce rapide aperçu sur les canaux alsaciens, il nous reste encore à signaler qu'on poursuit en ce moment l'étude d'une relation fluviale entre Strasbourg, le bassin de la Seine et le bassin de la Loire d'une part, la Lorraine et Dunkerque d'autre part.

L'exceptionnelle vitalité des canaux alsaciens inflige un démenti très net à ceux qui prêchent que la navigation intérieure est anti-économique; ce démenti a d'autant plus de valeur que la reconstitution et l'amélioration, après la guerre, du réseau des voies navigables en Alsace a été en grande partie l'œuvre de l'initiative privée, qui n'a jamais l'habitude de se hasarder dans des entreprises dont l'avenir est douteux ou même simplement incertain.

(1) Le trafic escompté sur la Moselle, ainsi canalisée, était de 3.650.000 tonnes à la descente et de 3.850.000 tonnes à la remonte.

CHAPITRE SIXIEME

# Le port de Strasbourg et la navigation rhénane [1]

Le point d'aboutissement de tous les canaux alsaciens, avons-nous dit, est le port de Strasbourg. Nous lui avons déjà accordé une large place lors de notre étude du régime commercial de l'Alsace; nous devons également ici, à propos des voies du commerce alsacien, lui assigner un rôle de premier plan. Alors qu'avant la guerre son trafic atteignait à peine, avec 1.987.910 tonnes, un quart du trafic du port de Mannheim, premier port rhénan de l'Allemagne du Sud, ce trafic, depuis les deux dernières années, ést à peu près du même ordre de grandeur que celui de Mannheim; il s'est élevé en 1928 à 5.325.020 tonnes contre 5.828.100 tonnes pour Mannheim et en 1929 à 4.761.852 tonnes contre 5.834.700 tonnes pour Mannheim. Ce n'est qu'en 1924 que le trafic du port de Strasbourg a dépassé pour la première fois le trafic d'avant-guerre; mais à partir de ce moment, les progrès ont été extrêmement rapides. Qu'on en juge:

(1) Haelling: Le Rhin politique, économique et commercial, Paris 1921; Marc Lucius: Le Rhin et le port de Strasbourg, Paris 1928, et la Navigation du Rhin, années 1923 et suiv.; Béliard: Le Grand Canal d'Alsace, Strasbourg 1926.

ANNÉE 1926

| | Pays de provenance ou de destination | | | Total |
|---|---|---|---|---|
| | Allemagne | Belgique ou Hollande | Suisse | |
| **Entrées** | | | | |
| Charbons | 1.480.242 | 64.547 | — | 1.519.333 |
| Céréales | 20.695 | 332.543 | 268 | 403.018 |
| Fers | 7.918 | 7.913 | 3.066 | 18.105 |
| Divers | 68.989 | 112.704 | 14.270 | 198.240 |
| Total | 1.577.844 | 517.707 | 17.604 | 2.303.859 |
| **Sorties** | | | | |
| Charbons | 15.063 | — | 35.518 | 60.655 |
| Céréales | 17.723 | 1.658 | 52.297 | 72.896 |
| Fers | 20.487 | 25.506 | 3.394 | 63.081 |
| Potasse | 7.135 | 323.917 | 1.240 | 264.422 |
| Soude | 2.587 | 107.446 | — | 130.643 |
| Minerai de fer | 729.399 | 1.827 | — | 732.679 |
| Divers | 33.799 | 62.866 | 19.112 | 115.501 |
| Total | 826.193 | 523.220 | 112.261 | 1.439.877 |

## ANNÉE 1927

| | Pays de provenance ou de destination | | | Total |
|---|---|---|---|---|
| | Allemagne | Belgique ou Hollande | Suisse | |
| **Entrées** | | | | |
| Charbons | 1.450.925 | 128.922 | — | 1.579.847 |
| Céréales | 19.967 | 518.771 | 10 | 538.748 |
| Fers | 6.801 | 8.249 | — | 15.050 |
| Hydrocarbures | 10.254 | 30.686 | — | 40.940 |
| Bois | 96 | 2.750 | 3 | 2.849 |
| Potasse | 32 | 1.310 | — | 1.342 |
| Soude | 1.798 | 366 | 384 | 2.548 |
| Minerai de fer | | 1.929 | 905 | 2.834 |
| Autres matières premières de l'industrie métall. | 1.347 | 3.112 | 76 | 4 535 |
| Produits fabriqués | 29.687 | 8.977 | 680 | 39.344 |
| Matériaux de construct. | 6.625 | 8.119 | 1.195 | 15.939 |
| Produits alimentaires | 894 | 9.852 | 42 | 10.788 |
| Divers | 18.683 | 28.002 | 2.410 | 49.095 |
| Total | 1.547.109 | 751.045 | 5.705 | 2.303.859 |
| **Sorties** | | | | |
| Charbons | 3.542 | 998 | 18.760 | 23.300 |
| Céréales | 9.825 | 2.448 | 48.201 | 60.474 |
| Fers | 44.194 | 36.623 | | 80.817 |
| Hydrocarbures | 102 | 1 | 10.422 | 10.530 |
| Bois | 4.056 | 413 | 42 | 4.511 |
| Potasse | 2.867 | 451.821 | | 454.388 |
| Soude | .. | 118.656 | 150 | 118.806 |
| Minerai de fer | 1.146.252 | 1.207 | | 1.147.459 |
| Autres matières premières de l'industr. métall. | 2.181 | 829 | 346 | 3.356 |
| Autres produits fabriqués | 1.942 | 8.256 | 772 | 10.970 |
| Matériaux de construct. | 17.920 | 34.943 | 2.159 | 55.022 |
| Produits alimentaires | 1.793 | 923 | 1.980 | 4.696 |
| Divers | 9.724 | 21.903 | 3.353 | 34.980 |
| Total | 1.244.398 | 678.721 | 86.191 | 2.009.309 |

**ANNÉE 1928**

| | Pays de provenance ou de destination | | | Total |
|---|---|---|---|---|
| | Allemagne | Belgique ou Hollande | Suisse | |
| **Entrées** | | | | |
| Charbons | 1.609.433 | 182.389 | — | 1.791.822 |
| Céréales | 52.272 | 569.614 | — | 621.886 |
| Fers | 20.307 | 13.193 | — | 33.500 |
| Hydrocarbures | 24.790 | 55.133 | — | 79.923 |
| Bois | 622 | 15.612 | — | 16.234 |
| Engrais chimiques | 32.102 | 17.056 | 15 | 49.173 |
| Minerai de fer | — | — | 573 | 573 |
| Autres matières premières de l'industr. métall. | 2.459 | 14.758 | — | 17.217 |
| Autres produits fabriqués | 8.597 | 9.278 | 123 | 17.999 |
| Matériaux de construct. | 45.157 | 25.695 | 187 | 71.039 |
| Produits alimentaires | 663 | 22.398 | — | 23.061 |
| Divers | 5.197 | 23.379 | 1.211 | 28.787 |
| Total | 1.801.599 | 947.505 | 2.109 | 2.733.960 |
| **Sorties** | | | | |
| Charbons | 53.248 | — | 180 | 53.428 |
| Céréales | 11.933 | 737 | 1.659 | 14.329 |
| Fers | 28.089 | 32.355 | — | 60.444 |
| Hydrocarbures | — | — | 1.700 | 1.700 |
| Bois | 4.774 | 1.200 | — | 5.914 |
| Potasse | 930 | 570.437 | — | 571.367 |
| Autres engrais chimiques | 167 | 4.594 | 250 | 5.011 |
| Soude | 194 | 139.556 | — | 139.750 |
| Minerai de fer | 1.618.201 | — | — | 1.618.201 |
| Autres matières premières de l'industrie métall. | 787 | 422 | — | 1.209 |
| Autres produits fabriqués | 1.207 | 9.018 | 34 | 10.259 |
| Matériaux de construct. | 19.703 | 14.533 | 524 | 34.760 |
| Produits alimentaires | 2.217 | 839 | — | 3.556 |
| Divers | 33.458 | 21.366 | — | 53.819 |
| Total | 1.774.403 | 795.057 | 4.327 | 2.573.807 |

**ANNÉE 1929**

| | Pays de provenance ou de destination | | | Total |
|---|---|---|---|---|
| | Allemagne | Belgique ou Hollande | Suisse | |
| **Entrées** | | | | |
| Charbons | 1.413.930 | 324.738 | — | 1.738.668 |
| Céréales | 51.783 | 562.676 | — | 614.459 |
| Fers | 22.472 | 10.264 | — | 32.736 |
| Produits fabriqués de l'industrie métallurg. | 8.928 | 5.843 | 230 | 15.001 |
| Hydrocarbures | 35.746 | 88.807 | | 124.553 |
| Bois | 1.742 | 53.602 | | 55.344 |
| Engrais chimiques | 22.420 | 9.490 | 292 | 32.202 |
| Minerai de fer | — | — | 227 | 227 |
| Autres matières premières de l'industrie métall. | 1.241 | 18.802 | 124 | 20.167 |
| Autres produits fabr. | 3.208 | 7.330 | 885 | 11.423 |
| Matériaux de constr. | 27.432 | 14.606 | 660 | 42.698 |
| Produits alimentaires | 891 | 21.667 | — | 22.558 |
| Divers | 3.200 | 20.150 | 574 | 23.924 |
| Total | 1.592.993 | 1.137.975 | 2.992 | 2.733.960 |
| **Sorties** | | | | |
| Charbons | 23.361 | — | — | 23.361 |
| Céréales | 12.816 | 1.695 | — | 14.511 |
| Fers | 31.816 | 20.907 | — | 52.723 |
| Produits fabriqués de l'industrie métall | 3.695 | 1.794 | — | 5.489 |
| Bois | 775 | 915 | — | 1 690 |
| Potasse | | 573 649 | — | 573.649 |
| Autres engrais chimiques | 2.546 | 6.834 | — | 9.290 |
| Soude | | 114.309 | — | 114.309 |
| Minerai de fer | 1.143.563 | — | — | 1.143.563 |
| Autres produits fabriqués | 1.235 | 7.322 | — | 8.557 |
| Matériaux de constr. | 13.914 | 7.706 | — | 21.620 |
| Produits alimentaires | 10.958 | 1.715 | — | 12.673 |
| Divers | 32.818 | 13.639 | — | 46.457 |
| Total | 1.277.407 | 750.488 | 4.347 | 2.027.892(1) |

L'avant-port de Strasbourg, le port de Lauterbourg, assume chaque année un trafic de 200.000 à 300.000 tonnes.

Le statut du port de Strasbourg a subi de profondes modifications depuis la guerre (2) ; l'on sait que le port a été primitivement construit entièrement aux frais de la Ville de Strasbourg, qui en assurait aussi à l'Armistice l'exploitation. Le Traité de Versailles le dota richement en prévoyant qu'une partie de la flotte allemande serait attribuée à la France, de même qu'un certain nombre d'entrepôts dans tous les grands

(1) En 1930, le trafic du port de Strasbourg s'est élevé à 5.702.000 tonnes, dont 3.065.992 aux importations et 2.636.008 tonnes aux exportations; il a donc poursuivi sa ligne ascendante.

(2) Voir Marc Lucius, loc. cit.

ports rhénans et en créant un organisme commun Strasbourg-Kehl qui devait durer jusqu'au 10 janvier 1927 et permettre au port de Strasbourg de s'agrandir en toute sécurité. Par sentence arbitrale (1), la France obtint 250.000 tonnes de chalands et des remorqueurs d'une puissance totale de 24.000 HP. Les Strasbourgeois voyaient donc se réaliser à la fois les deux conditions indispensables pour le développement de leur port: la possibilité de la création d'une flotte rhénane et la suppression, au moins momentanée, de la concurrence du port de Kehl, dont ils redoutaient toujours la politique de dumping. De nombreuses, même trop nombreuses sociétés de navigation se créèrent dès les premières années et se partagèrent le parc de chalands livrés par l'Allemagne. Les remorqueurs échurent à deux sociétés: la Compagnie générale pour la navigation du Rhin, au capital de 15 millions, et la Société française de remorquage sur le Rhin. La première de ces sociétés assure le remorquage entre Strasbourg et les ports de la Ruhr, la seconde celui entre les ports de la Ruhr, Rotterdam et Dordrecht, le port d'Anvers assurant le remorquage gratuit entre Anvers et Dordrecht. Une école de bateliers fut mise sur pied en 1923, pour remplacer progressivement les équipages allemands. En 1928, elle avait fourni 196 pilotes, capitaines, timonniers et matelots.

D'importants travaux furent immédiatement entrepris. Mais il apparût bientôt que le cadre étroit d'un port municipal ne permettrait pas de mener à bonne fin le programme des travaux envisagés. Aussi, une loi du 27 avril 1924 a-t-elle conféré au port de Strasbourg le régime de l'autonomie. Désormais, le port est dirigé par un Conseil d'administration de 15 membres (2). La Ville a apporté au nouvel organisme les darses et entrepôts déjà existants; l'Etat s'est engagé à financer, avec le concours des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, les travaux d'agrandissement du port. Un nouveau port sera créé, au Sud du port actuel, en deux étapes. Les travaux de la première étape, évalués à 168 millions, sont presque entièrement terminés à l'heure actuelle. Ils porteront la capacité de manutention et de stockage du port de Strasbourg à 6 millions de tonnes par an. Les travaux de la seconde étape, d'ailleurs de beaucoup plus faciles que ceux de la première, seront réalisés au fur et à mesure des besoins. Ils permettront de faire face à un trafic de 10 millions de tonnes. Déjà maintenant, un grand nombre d'usagers se sont installés au nouveau port des

(1) Du 8 janvier 1921.

(2) Dont 6 nommés par la Ville de Strasbourg, 1 par le Conseil général du Bas-Rhin, 1 par la Chambre de Commerce de Strasbourg et 7, dont 1 ouvrier du port, par décret du Président de la République. Les ports du Havre et de Bordeaux jouissent également du régime de l'autonomie, tandis que Marseille n'en a pas voulu profiter.

pétroles, au bassin Vauban et au nouveau bassin de jonction. Le rythme d'achèvement des travaux a permis de franchir sans difficultés la cessation du régime commun d'exploitation des ports de Strasbourg et de Kehl, la zone B du port de Kehl qui avait été attribuée aux usagers du port de Strasbourg ayant été définitivement rendue, le 10 juillet 1928, à l'Allemagne (1).

N'a-t-on pas vu un peu trop grand en tablant le programme d'agrandissement du port de Strasbourg sur un trafic escompté de 10 millions de tonnes? L'Annuaire de la Société Générale Alsacienne de Banque prédisait en 1924 que le trafic du port de Strasbourg atteindrait en 1930 l'ordre de grandeur de celui de Rouen et de Marseille. Nous n'en sommes aujourd'hui pas encore arrivés là, malgré l'essor considérable pris par le port de Strasbourg, qui a occupé en 1928 le troisième rang des ports français. En 1929, sous l'influence de causes passagères, les grands froids du début de l'année et une grève des ouvriers du port, il a de nouveau reculé au quatrième rang, mais il est probable qu'il reprendra de nouveau bientôt sa place de 1928.

Les éléments principaux du trafic du port sont, à l'entrée: les charbons et les céréales; à la sortie: les minerais de fer et la potasse. Le charbon représente à lui seul, en 1928, plus de 34 % et, en 1929, plus de 37 % du trafic total. Si l'on ajoute les céréales, les minerais de fer et la potasse, la proportion passe à 88 % en 1928 et à 86 % en 1929. Le trafic des marchandises diverses et, notamment des marchandises de valeur, épices, vins, produits fabriqués, est donc assez restreint puisqu'il ne s'élève qu'à 14 % de l'ensemble du trafic. C'est surtout sur ces marchandises diverses que l'effort des prochaines années devra porter; certaines d'entre elles, comme les hydrocarbures, le bois, les matériaux de construction et la soude sont susceptibles d'un développement intéressant, si l'on s'en occupe. Un autre trait qui frappe au port de Strasbourg et ne se rencontre dans aucun port français, c'est l'équilibre presque parfait entre les importations et les exportations. Cet équilibre ne date que de l'après-guerre, puisqu'en 1913, le rapport entre les importations et les exportations était de 84 % pour les premières et de 16 % pour les secondes. En 1922, les exportations représentent déjà 29 % du trafic total, ils atteignent 38 % en 1925, 46 % en 1927, 48 % en 1928 et 43 % en 1929. Si les exportations et les importations représentent presque des parts égales dans le trafic — ce qui a pour avantage d'abaisser sensiblement les frêts — cela provient de l'augmentation des expéditions de potasse et de la naissance d'un courant d'expéditions nouveau des minerais de fer de la Lorraine destinés à la Ruhr. En 1913, les exportations de potasse s'élevaient à 71.182 tonnes; ce chif-

(1) Le régime commun avait été prorogé de 18 mois par la Commission centrale pour la Navigation du Rhin.

fre a passé en 1928 à 571.362 tonnes, et à 573.649 en 1929. Quant aux expéditions de minerais de fer de la Lorraine, elles avaient déjà été projetées avant la guerre par l'industriel allemand Thyssen, mais le trafic n'a pris une réelle importance qu'après la guerre, passant de 116.701 tonnes en 1925 à 1.618.201 tonnes en 1928.

Bien que le port de Strasbourg n'ait en France aucune concurrence sur le Rhin — le port de Lauterbourg n'étant à considérer que comme son annexe — beaucoup d'éléments de son trafic sont incertains. Ce phénomène est d'ailleurs général chaque fois qu'une voie fluviale est concurrencée par les chemins de fer. Il n'y a guère que le trafic des céréales sur lequel Strasbourg puisse compter en tout état de cause. Le trafic charbonnier est appelé à diminuer avec l'utilisation progressive de l'énergie électrique du Rhin, la potasse aura un accès direct sur le futur Grand canal d'Alsace et sera sans doute perdue pour le port de Strasbours dès que ce canal sera construit; les minerais de fer, le jour où la Moselle sera canalisée jusqu'à Trèves, ne feront plus le détour par Strasbourg. Il n'y a cependant pas lieu de s'alarmer outre mesure de ces perspectives qui ne sont pas encore prêtes de se réaliser. Mais elles font ressortir la nécessité, pour le port de Strasbourg, comme pour tous les ports du monde, de se créer, par l'apport d'industries grandes consommatrices de matières premières, un trafic propre sur lequel il puisse toujours compter (1).

Si, en ce moment, l'état de la navigation rhénane est en Alsace beaucoup plus prospère qu'en Allemagne et en Suisse, cela s'explique parce qu'en Alsace elle ne souffre pas de la concurrence des chemins de fer, alors qu'en Allemagne la politique des chemins de fer du Reich tend à enlever à la navigation rhénane une grande partie de son trafic. Il y a quelques mois à peine, le 15 septembre 1930, la Deutsche Reichsbahn a accordé à tous les transports de céréales, qui se feraient par chemin de fer de Kehl en Suisse, par voie de ristourne, la différence entre le coût normal du transport par chemin de fer et le prix du frêt rhénan sur la même distance (2). Il est évident que, dans ces conditions, il ne s'est plus fait de transports de céréales sur Bâle par la voie du Rhin, les transports par chemins de fer étant infiniment plus rapides. Le port de Strasbourg est assez bien protégé contre des surprises de ce genre, le réseau d'Alsace-Lorraine ayant tout intérêt à fa-

(1) Jusqu'à présent, Strasbourg n'a pas été, malgré la présence de certaines industries, une ville industrielle et elle aura sans doute une certaine peine à le devenir.

(2) Les Chemins de fer d'Alsace-Lorraine ont été par la force des choses conduits à accorder aux transports qui se faisaient par Strasbourg les mêmes avantages. Finalement, en présence des protestations unanimes, la Reichsbahn a capitulé et est revenue à des taux normaux.

voriser son développement et la concurrence de la Reichsbahn ne pouvant lui devenir dangereuse (1).

Strasbourg, port rhénan, paraît avoir encore un bel avenir devant lui. « A côté de son titre de ville de culture intellectuelle et scientifique, écrivait il y a un certain nombre d'années M. Lévy, directeur des Grands Moulins de Strasbourg, dans son rapport sur l'agrandissement du port de Strasbourg, Strasbourg pourra devenir un centre de travail et d'impulsions économiques nouvelles, centre qui, lié intimement avec les autres départements de l'Est et du Sud-Est de la France, aidera à la vitalité de toute cette région.

« En général, au point de vue national, la conséquence de la création à Strasbourg d'un centre de grand trafic, sera des plus considérables: les départements formant l'hinterland de Strasbourg se rapprochent des grandes artères du trafic mondial et pourront espérer, de ce fait, un nouvel essor dont bénéficieront leur vie économique et intellectuelle. On leur ouvrira des possibilités pour l'importation et l'exportation des marchandises qui, jusqu'à maintenant, n'ont pas fait partie de leur trafic. Ils ont donc un intérêt direct et positif à ce que nos plans soient réalisés. Outre cela, il est du plus grand intérêt pour la France entière de créer, aux limites Est du pays, en face de l'Allemagne, une région économique destinée à devenir vraiment importante et à gagner chaque jour plus d'influence. »

(1). Voici le trafic des principaux ports rhénans en 1929 :

| | SORTIES | ENTRÉES | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Bâle | 563.000 t. | 55.590 t. | 618.590 t. |
| Kehl | 1.226.700 » | 313.100 » | 1.539.800 » |
| Karslruhe | 2.041.700 » | 279.700 » | 2.321.400 » |
| Mannheim | 5.005.200 » | 829.500 » | 5.834.700 » |
| Ludwigshafen | 2.878.400 » | 1.124.000 » | 4.002.400 » |
| Rotterdam | 14.187.700 » | 17.225.500 » | 26.797.400 » |
| Anvers | 12.616.500 » | 12.313.400 » | 24.152.600 » |

CHAPITRE SEPTIEME

# Le trafic routier

La circulation automobile a détruit dans tous les pays l'équilibre ancien des voies de transport qu'on croyait déjà immuablement figé. La renaissance des routes est le phénomène le plus marquant de l'économie des transports depuis la guerre. Après avoir au début concurrencé uniquement les chemins de fer pour les transports de personnes, l'automobile s'est résolument attaquée au monopole des chemins de fer pour le transport des marchandises à grande vitesse. Elle apporte dans cette lutte des avantages intrinsèques qui la font préférer aux chemins de fer: les entreprises de transport automobiles viennent chercher les marchandises chez les expéditeurs et les livrent aux destinataires, à domicile, tout ceci dans un délai beaucoup plus court et à un tarif plus réduit que les chemins de fer. Elles ont déjà en ce moment attiré à elles une grande partie du transport des messageries et des colis-postaux et tout laisse présumer qu'elles l'accapareront complètement.

En Alsace, des services réguliers de camionnage existent entre les villes de Strasbourg, Colmar, Mulhouse, Bâle, Metz, Nancy, Reims, Belfort, Paris, etc... Plusieurs Sociétés se sont spécialisées dans les transports automobiles à courte et à longues distances, sans parler des innombrables entreprises locales de camionnage.

Citons parmi elles la Société « Sotrapo » et le Service Rapide à Strasbourg, la maison Alfred Michel et Straumann à Colmar, la maison Lempereur et Duparc à Belfort, Mulhouse, Saint-Louis et Colmar et la Société des transports départementaux à Paris. La surcharge que représente pour les transports

de colis-postaux les tarifs des P. T. T. par rapport aux tarifs des sociétés privées atteint couramment 75 %. De plus, les transports qui sont confiés aux entreprises privées gagnent en règle générale sur les horaires officiels pour les grandes distances, de Paris à Strasbourg par exemple, 24 heures. C'est ce qui explique que les 13 millions de colis-postaux expédiés ou reçus par la poste en Alsace et en Lorraine en 1913 soient descendus en 1929 à 5 millions et demi et diminuent chaque année (1). Le trafic de grande vitesse des chemins de fer, sans avoir subi une régression analogue, n'atteint cependant, lui non plus, l'importance d'avant-guerre. La seule branche de ces trafics qui n'ait pas perdue est celle du transit international.

Chemins de fer et Postes ont essayé d'enrayer ce mouvement. Les Chemins de fer de l'Est et de l'A. L. se proposent de créer un tarif comprenant une taxe spéciale forfaitaire pour des groupages de messageries de 1.500 à 3.000 kilos au départ de Paris à destination de Strasbourg et prévoient en outre des réductions en cas de remise d'un certain tonnage pendant un mois. Les Chemins de fer d'A. L. ont d'autre part fondé, en septembre 1928, à l'instar des autres réseaux français, une Société Auxiliaire des Transports d'Alsace-Lorraine au capital de 6 millions qui doit disputer aux entreprises privées le transport des personnes. Les P. T. T., de leur côté, réduiront vraisemblablement leurs tarifs de colis-postaux et moderniseront leur service.

Il est cependant peu probable que ces mesures soient couronnées de succès. L'avance prise par les transports automobiles est trop considérable. Le moment arrivera sans doute où, comme en Amérique et en Italie, les Chemins de fer français se résoudront à exploiter à leur tour des services automobiles pour le transport des marchandises qui doubleront leurs principales lignes.

La renaissance de la route a posé tout un ensemble de problèmes d'ordre technique. Le réseau routier n'ayant pas été

---

(1). Pour l'année 1929 le trafic des colis postaux se décompose de la manière suivante (sans le trafic intérieur):

| | Provenance ou destination | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Anciens départements | Corse, Algérie, Tunisie, Maroc | Colonies et échanges par la France | Échanges directs avec l'étranger | Transit |
| | — | — | — | — | — |
| Arrivées . | 1.384.117 | 6.606 | 14.587 | 134.899 | 1.765.641 |
| Départs . | 1.029.392 | 81.268 | 79.715 | 201.469 | |

construit pour l'écoulement d'un trafic aussi énorme que celui qui se fait aujourd'hui, il a fallu renforcer sans exception l'infrastructure de toutes les voies de grande communication et élargir nombre de routes. Le travail principal reste néanmoins encore à faire. Aucune route alsacienne n'est spécialement équipée pour les transports automobiles. Leur infrastructure est trop faible, leur tracé trop arbitraire. Il faudrait — ne l'a-t-on pas déjà souvent dit? — de même qu'on a eu à l'époque de la construction des chemins de fer une politique des chemins de fer, avoir en ce moment une politique routière.

# DEUXIEME PARTIE

## Les courants commerciaux actuels de l'Alsace

# SECTION PREMIÈRE

## L'orientation des courants commerciaux de l'Alsace

Lors de la réception de la Chambre de Commerce de Rotterdam à Strasbourg, le 7 octobre 1926, M. Herrenschmidt, le Président de la Chambre de Commerce de Strasbourg, déclarait aux délégués de la grande cité marchande des Pays-Bas:

« Notre industrie alsacienne, privée par son retour à la France du marché allemand qui avait constitué son principal débouché, a réussi dans la plupart des branches à opérer une complète conversion: l'intérieur de la France, notre immense empire colonial, l'étranger enfin lui offrent un champ d'activité qui la dédommage, dans une large mesure, de la perte qui ne sera pas d'ailleurs définitive, nous l'espérons bien, du marché allemand. »

Déjà, en 1926, ces paroles représentaient plus qu'une coloration optimiste de la réalité. Ce qu'un ministre français appelait le miracle de l'Alsace, s'était reproduit une seconde fois dans l'espace de cinquante années (1). Dire que la conversion dont parle M. Herrenschmidt fut obtenue sans peine et sans sacrifice serait certainement erroné, mais elle s'opéra sans amputation grave du corps économique alsacien.

Dire qu'elle est définitive serait pour le moins hasardé. Mais, sauf pour l'industrie textile, elle est, à l'heure actuelle, presqu'entièrement achevée. On a pu s'étonner avec raison de la rapidité avec laquelle l'Alsace a su trouver après la guerre de nouveaux débouchés pour ses produits, rapidité qui contraste singulièrement et avec le marasme des affaires en Alsace après la séparation du marché allemand au début du XIX^e^ siècle, et avec la crise de mévente qui a sévi après 1870.

---

(1) Citons encore un autre témoignage tiré également d'un discours officiel. L'ancien président du Conseil, qui était alors simple ministre, M. Tardieu, a, de son côté, parlé, en inaugurant le 1^er^ octobre 1927 le port de pétrole de Strasbourg, du « merveilleux phénomène d'intégration de l'économie alsacienne dans l'économie française ».

Elle n'est pas, d'ailleurs, particulière à l'Alsace. Les Etats successeurs de l'Autriche-Hongrie et la Pologne qui, *mutatis mutandis*, ont eu à résoudre les mêmes difficultés que l'Alsace, se sont constitués également, dans l'espace de quelques années, une vie économique nouvelle. L'adaptation de l'Alsace à la France semble avoir été grandement favorisée par le caractère agricole plutôt qu'industriel de la France en 1918 et par la destruction d'une grande partie de son outillage pendant la guerre. Il devait forcément y avoir en France toute une période de transition s'étendant sur plusieurs années pendant laquelle l'industrie alsacienne pouvait provisoirement prendre la place de l'industrie du Nord défaillante et contribuer à l'œuvre de reconstitution des régions dévastées. Elle continuait de plus à pouvoir écouler ses marchandises en Allemagne. Les difficultés, s'il devait s'en présenter, ne pouvaient donc se produire qu'après un certain nombre d'années. Effectivement, elles se font sentir en ce moment pour l'industrie textile qui a de la peine à lutter sur le marché français contre la concurrence de l'industrie textile du Nord, modernisée à outrance, et travaillant avec un prix de revient inférieur au sien. Mais ces difficultés, spéciales à un genre d'industrie déterminé, ont beaucoup perdu de leur importance relative, les autres branches de l'industrie alsacienne ayant affirmé une vitalité si puissante que les dehors de l'économie alsacienne paraissent encore toujours brillants. D'ailleurs, le problème de la réadaptation ne se pose plus de la même manière qu'en 1871. A ce moment, une crise de mévente de l'industrie textile menaçait de priver de tout travail des milliers et des milliers d'ouvriers. Aujourd'hui, la main-d'œuvre disponible, s'il y en avait, serait aisément absorbée par l'industrie de la potasse ou par l'agglomération strasbourgeoise.

Il est difficile, en l'absence de statistique précise, de départager la part du commerce extérieur et du commerce intérieur dans le placement de la production alsacienne. Il est plus facile de connaître l'origine des importations de matières premières qui, d'ailleurs, suivent en majeure partie les mêmes voies qu'autrefois. Mais l'on peut donner une idée suffisamment exacte de l'orientation actuelle des courants commerciaux de l'Alsace pour qu'elle permette de mesurer la différence radicale qui sépare la période d'avant-guerre de la période d'après-guerre.

CHAPITRE PREMIER

# Les courants intérieurs

L'axe principal suivant lequel se font les échanges à l'intérieur de l'Alsace est constitué par la ligne Strasbourg-Mulhouse. Cette ligne est formée au Sud à Mulhouse par la réunion de deux autres, l'une allant vers la Franche-Comté et la région lyonnaise, l'autre vers Bâle, la Suisse et l'Italie. Au Nord, à Strasbourg, elle se divise en trois branches principales: la première va vers l'Est de la France et Paris, la seconde, au Luxembourg, en Belgique et en Hollande; la troisième, en Allemagne. Les points vitaux de cette « Rue d'Usine » sont d'une part Strasbourg, d'autre part Bâle; Strasbourg servant de point d'origine à la grande majorité des courants qui traversent l'Alsace, Bâle servant de centre de distribution au courant Nord-Sud. Mulhouse joue un rôle moins essentiel qui tend même encore à diminuer. Cela s'explique parce que cette ville, dont le caractère industriel est prédominant, n'a pas de fonction commerciale.

Depuis la guerre, des changements fondamentaux ont modifié l'ordre d'importance des courants qui se branchent sur cet axe principal. Ces changements s'expliquent par le retour de l'Alsace à la France. Les courants d'échanges qui, de Strasbourg, se dirigent sur Paris et de Paris sur Strasbourg, de même que celui de Mulhouse sur Lyon et de Lyon sur Mulhouse, ont depuis longtemps dépassé en importance les courants d'échanges avec l'Allemagne. Le même phénomène de rebondissement des courants commerciaux aux frontières nationales s'étaient produit immédiatement après 1870.

Les courants intérieurs suivent encore toujours en Alsace les voies ferrées qui sont toutes, sauf celles de Strasbourg en Allemagne, doublées par des canaux. Celles de la Lorraine désannexée le seront incessamment, lorsque les travaux de canalisation de la Moselle seront achevés. Le trafic automobile, qui joue présentement dans les échanges intérieurs un rôle non négligeable, n'a pas changé cette structure puisque, abs-

traction faite de la circulation purement locale, il s'est simplement superposé aux voies ferrées existantes.

La charpente des courants intérieurs de l'Alsace est donc, à l'heure actuelle, fortement stylisée. Les progrès de cette stylisation, depuis la guerre, sont nettement perceptibles. Lorsqu'elle sera achevée, elle aura pour effet de faire de Strasbourg la plaque-tournante de tous les courants de transports de l'Alsace, les autres centres ne servant plus alors que de centres locaux de distribution. Elle est d'origine relativement récente, puisqu'elle ne remonte qu'aux dernières années du XIX[e] siècle et est en train de modeler une image entièrement nouvelle de l'économie alsacienne.

Voici quel est, en tonnes, le trafic sur les artères principales de transport de l'Alsace (année 1927) :

| Artères de transport | Chemins de fer | Canaux |
|---|---|---|
| Bâle à Mulhouse | 3.027.096 t. | 243.551 t. |
| Mulhouse à Montreux-Vieux | 2.031.665 » | |
| Mulhouse à Colmar | 4.865.563 » | |
| Colmar à Sélestat | 5.832.618 » | 737.537 » |
| Sélestat à Strasbourg | 5.392.779 » | |
| Strasbourg à Kehl | 3.641.648 » | |
| Strasbourg à Réding | 5.023.592 » | 2.352.038 (1) |
| Réding à Nouvel-Avricourt | 2.392.811 » | |

A côté de ce trafic, celui qui se fait sur les artères secondaires est négligeable. Il atteint, sur la ligne de Strasbourg à Lauterbourg, 306.479 tonnes, et sur celle de Strasbourg à Saales, 246.249 tonnes.

Si, au lieu de considérer le chiffre brut du tonnage global transporté sur les artères que nous venons d'énumérer, l'on examine la direction des principaux courants commerciaux de l'Alsace, on est frappé par l'importance du courant Nord-Sud comparée à celle du courant Sud-Nord. Cette prédominance est déjà fort ancienne, puisqu'elle remonte au Moyen-Age. La meilleure image en est donnée par les statistiques des arrivées et des expéditions de la gare de Bâle A. L.

---

(1) Contrairement à la période d'avant-guerre, les Chemins de fer d'Alsace-Lorraine ne publient plus de statistique détaillée de leur trafic commercial. On ne peut que le déplorer. Les chiffres que nous citons sont ceux indiqués par le service de l'Exploitation du Réseau d'Alsace-Lorraine dans sa publication annuelle intitulée: « Documents statistiques concernant les transports et les recettes du trafic ». Nous ne garantissons par leur exactitude. Pour les canaux, ils nous ont été fournis par l'Office de Statistique de l'Alsace et de la Lorraine.

| Expéditions de Bâle | 1923 | 1925 | 1927 |
|---|---|---|---|
| Sur le Port de Strasbourg .. | 24.700 t. | 49.700 t. | 3.967 t. |
| Sur les autres gares de l'A. L. | 273.000 » | 142.800 » | 98.753 » |
| Sur les autres réseaux franç. | 67.000 » | 37.400 » | 64.247 » |
| Sur la Belgique et au-delà .. | 162.700 » | 116.000 » | 105.498 » |
| Sur d'autres pays ..... | 19.800 » | 8.900 » | 14.579 » |
| Total ..... | 547.000 » | 354.800 » | 271.640 » |
| **Arrivées à Bâle** | | | |
| **Du Port de Strasbourg** .... | | | 279.005 » |
| Céréales ..... | 183.300 » | 125.500 » | |
| Charbons ..... | 87.600 » | 19.300 » | |
| Autres marchandises ..... | 39.900 » | 66.400 » | |
| **Des autres gares de l'A. L.**... | | | 973.506 » |
| Charbons ..... | 288.000 » | 364.800 » | |
| Produits métallurgiques ... | 137.300 » | 423.600 » | |
| Autres marchandises ..... | 226.100 » | 294.200 » | |
| Des autres réseaux français.. | 479.900 » | 464.900 » | 420.930 » |
| De la Belgique et au-delà ... | 833.600 » | 400.900 » | 255.228 » |
| De la Sarre..... | 852.500 » | 1.090.300 » | 1.046.308 » |
| D'autres pays ..... | 77.500 » | 75.700 » | 78.935 » |
| Total ..... | 3.205.700 » | 3.325.600 » | 3.136.017 » |
| Trafic total ..... | 3.752.900 » | 3.680.400 » | 3.407.657 » |

Comment expliquer cette persistance dans l'orientation des courants commerciaux intérieurs de l'Alsace? Au XVI^e^ siècle, ce fut l'essor des Pays-Bas qui fit que le courant Nord-Sud l'emportait sur le courant Sud-Nord, lié à la prospérité des pays méditerranéens. Au XIX^e^ siècle, les denrées coloniales qui remontaient autrefois le Rhin furent remplacées par d'autres marchandises: le charbon de la Sarre et de la Ruhr, les céréales d'Amérique et toute la gamme des produits qui suivent d'ordinaire la voie tracée par le charbon. La majeure partie de ces charbons, céréales et produits divers sont destinés à la consommation alsacienne; une faible partie va dans le Sud-Est de la France et en Suisse, de sorte que le trafic s'affaiblit au fur et à mesure que l'on descend de Strasbourg vers Bâle.

Il s'est ajouté aux matières anciennes passant par l'Alsace, ou destinées à l'Alsace, après la guerre, des transports de minerais de fer lorrains vers le port de Strasbourg, transports qui ne font que traverser l'Alsace.

Jusqu'avant la guerre, le trafic Sud-Nord ne se composait presque que de produits fabriqués du Haut-Rhin qui étaient obligés de passer par Strasbourg avant d'essaimer de là en Rhénanie, en Belgique, en Hollande et en Angleterre; son importance était donc très faible. Depuis la guerre, il s'est diversifié en même temps que les masses transportées augmentaient. Deux éléments nouveaux ont fait leur apparition: les potasses du Haut-Rhin viennent à Strasbourg pour être acheminées de là sur le Rhin à Anvers, et l'électricité produite par les usines hydrauliques de la Suisse, courant invisible, mais

dont le rôle économique est déjà très grand, fournit un appoint important aux forces motrices du Haut-Rhin, à Mulhouse et à l'Electricité de Strasbourg.

Pour ce qui concerne le courant qui coupe la vallée rhénane à Strasbourg, dont l'intersection avec le courant rhénan est à l'origine du commerce florissant de cette ville, les deux directions Est-Ouest et Ouest-Est sont à peu près en équilible et accusent chacune des tonnages de marchandises très voisins. Equilibre très instable, qui menace de se rompre au profit du sens Est-Ouest, les exportations de l'Allemagne en France se développant à une cadence très rapide.

Poursuivons certains de ces courants et regardons où ils nous conduisent.

CHAPITRE DEUXIEME

# Relations de l'Alsace avec la Lorraine

Ces relations méritent une mention particulière en raison de la communauté d'intérêts qui a, pendant près de cinquante ans, uni l'Alsace et la Lorraine. Depuis la guerre, ces deux provinces, administrativement parlant, ont été presque entièrement dissociées. Seuls certains services centraux, appelés sans doute à disparaître également dans un avenir rapproché, sont demeurés à Strasbourg.

En a-t-il été de même pour les rapports économiques?

L'économie de la Lorraine désannexée a été, même pendant la période allemande, très différente de l'économie alsacienne, plus massive, dominée par l'industrie houillère et métallurgique. Elle ne porte aucun caractère spécifiquement lorrain, ce qui est le propre de la grande industrie, et se place donc à l'opposé de l'industrie alsacienne, morcelée à l'infini et créée presque partout par des chefs et des capitaux alsaciens. Cependant, probablement en raison de cette opposition même, les échanges entre les deux provinces ont été de tout temps très actifs. Elles sont complémentaires l'une de l'autre, l'Alsace trouvant en Lorraine un débouché tout indiqué pour son industrie textile, ses industries alimentaires et toutes ses industries moyennes qui ne sont pas assez importantes pour travailler pour le marché national, ni à plus forte raison pour le marché international, mais qui sont néanmoins trop grandes pour travailler uniquement pour le marché local. La Lorraine, elle, place une grande partie de sa houille en Alsace (1). Elle fournit également une grande partie des matières premières employées à la construction mécanique alsacienne. Depuis trois ans, elle exporte enfin la minette lorraine destinée à la Ruhr par Strasbourg. Depuis trois ans également, la So-

(1) La Société de la Houve, qui exploite un des principaux charbonnages lorrains était alsacienne jusqu'en 1930; depuis 1930, elle est contrôlée par la Société Houillère de Sarre-et-Moselle.

ciété Alsacienne de Cokeries Alcock vend en partie le coke métallurgique qu'elle produit au port de Strasbourg, en Lorraine.

La collaboration économique entre les deux provinces est donc assise sur de solides raisons. Elle sera encore plus intime le jour où, non seulement le bassin houiller lorrain, mais aussi les mines de fer lorraines seront raccordées par la Moselle canalisée au réseau des voies navigables alsaciennes. L'union pourrait tout au plus se relâcher si la canalisation de la Moselle était poursuivie jusqu'à Coblence, et si le département de la Moselle était, de cette manière, directement relié au système rhénan, mais ce projet, pour ancien qu'il est, n'est cependant pas près de sa réalisation. Il n'y a pas d'ailleurs que ces courants d'échanges seuls qui cimentent cette union. Elle existe dans d'autres domaines: le domaine ferroviaire et le domaine bancaire. Cependant, avec la perte de l'individualité de la plupart des banques alsaciennes, perte qui s'accompagne de celle de leur caractère régional, la communauté bancaire risque de devenir simplement théorique.

Avant la guerre, la Lorraine était, après l'Allemagne, le principal client et fournisseur de l'Alsace (1). Il est difficile de chiffrer aujourd'hui l'importance des échanges entre les deux provinces. Il est toutefois permis de croire qu'ils n'ont pas diminué considérablement comme cela pourrait paraître au premier abord, et il est certain qu'ils demeureront importants dans l'avenir (2).

---

(1) Voir la statistique publiée pages 58 et 59.

(2) On aurait tort de croire que, parce que l'unité administrative entre l'Alsace et la Lorraine a été rompue, les rapports économiques entre ces deux régions en souffriront. Dans l'économie française contemporaine, les limites administratives n'ont plus aucune signification économique. C'est même là un des traits caractéristiques de la France par rapport à d'autres pays comme l'Allemagne.

CHAPITRE TROISIEME

# Relations de l'Alsace avec les autres régions françaises

Nous verrons ailleurs comment les principales productions et industries alsaciennes ont résolu, chacune pour leur compte, le problème d'adaptation au marché français. Ce problème, pour certaines industries, celle de la potasse, pour ne citer que la plus importante d'entre elles, a été inexistant, l'Alsace jouissant d'une situation de monopole en France. Pour d'autres, il a été plus difficile, parfois même angoissant. Nous voudrions simplement examiner ici ce problème d'adaptation dans ce qu'il a de plus général, sous l'aspect de la fusion de l'économie alsacienne dans l'économie française.

Lorsqu'ils atteignent une certaine intensité, les courants commerciaux laissent de part et d'autre une sédimentation sous forme d'entreprises commerciales d'abord, d'industries ensuite. Cette sédimentation est le plus souvent invisible, car les prises d'intérêts n'ont pas l'habitude de s'afficher en public. On peut tout au plus les poursuivre dans les Sociétés par actions qui font l'objet d'une certaine publicité. Le tableau des fondations et absorptions de Sociétés par des capitalistes et industriels de la Veille-France en Alsace depuis 1918 est le suivant:

## SOCIÉTÉS ALLEMANDES OU ALSACIENNES AYANT PASSÉ DANS DES MAINS FRANÇAISES OU SOCIÉTÉS AYANT ÉTÉ ENTIÈREMENT CRÉÉES PAR DU CAPITAL FRANÇAIS

| Nom de la Société | Objet | Capital en millions de fr. | Groupe fondateur | Ancienne Société |
|---|---|---|---|---|
| — | — | — | — | — |
| Malteries de Franche-Comté ..... | brasserie | 4,2 | Groupe de Franche-Comté | Brass. Freysz<br>Brass. de Mulhouse<br>Brass. Arlen & Cie<br>Brass. de Colmar<br>Brass. de Lutterbach |
| Sté Als. de Crédit Ind. et Commercial ..... | banque | 40 | Sté Gén. de Crédit Ind. et Commercial | |
| Granit d'Alsace ..... | carrières | 0,8 | | |
| Comptoir Alsacien du Bois | Import. de bois | 3 | Sté Centrale des Bois à Paris | Fuchs & Söhne |
| Cie des Mines de Potasses de Blodelsheim ..... | extract. de potasse | 60 | Etabl. Kuhlmann, Fonderie de Pont-à-Mousson, Cie de Produits Chimiques d'Alais, etc. | |
| Alsthom ..... | constr. électr. | 450 | Etabl. Thomson Houston, Sté Als. de Constr. Méc. | Compartiments électriques de la Sté Als. de Constr. mécaniques |
| Sté Mécan. de Haguenau | fabr. de cycles | 1,5 | Etabl. Peugeot | Etabl. Gundner |
| Forges de Strasbourg ... | laminage, etc. | 16 | Aciérie de Pompey et divers | Wolf Netter et Jacobi |
| Ateliers de Strasbourg .. | chaudronnerie, constr. méc. | 2,5 | Divers | |
| Mulhauser & Cie ..... | Comm. d'acc. d'automobiles | 0,777 | Divers | Mulhauser & Cie |
| Forces et Lumières électriques de l'Est ..... | Trav. d'électr. | 2,5 | Forces et Lumières électriques de Paris | |
| Fabrique de Produits Chimiques et de tanins | Prod. Chimiques | 1 | Groupe Kuhlmann | A. Burkard & Cie |
| Sté Als. de Prod. Chimiq. | Prod. Chimiques | 80 | Divers | |
| Sté des Produits chimiques et matières colorantes de Mulhouse ..... | Prod. Chimiques | 12 | Groupe Kuhlmann | Anc. Usine de Mulhouse de la Sté Als. de Prod. chimiques |
| Sté Als. et Lorr. d'expl. | Dynamites et explosifs de sûreté | 1,5 | Soc. Nobel Franc., Soc. An. d'Explosifs et de Produits Chimiques, Soc. Franç. d'Explosifs | |
| Tanneries de France ... | cuirs | 50 | Divers | Adler & Oppenheimer |
| Soie artificielle d'Alsace | soie artificielle | 50 | Groupe Gillet | |
| Sté Franç. de Nav. Rhén. | Navigation | 10 | Cie Génér. Transatlant. Armemant Deppe Anvers | |
| Sté de transbordement au Port de Strasbourg ... | Transport | 10,5 | Divers | |
| Strasbourg-Lyon ..... | Comm. de comb. | 3,05 | Groupe Lyonnais | Rœchling Frères |
| Rhin et Sarre ..... | Comm. de com.b | 1 | Groupe Lyonnais et groupe allemand | |
| Cie Charbonnière du Rhin | Comm. de Comb. | 1,5 | Groupe Lyonnais | Chantier Mathias Stinnes et Rœchling |
| J. Kronberg & Fils ... | Comm. de comb. | 10 | | |
| Rhin et Rhône ..... | Comm. de comb. | 7,5 | Groupe Lyonnais et métallurgistes | Strassburger Kohlenaufbereitungsanstalt |
| Sté Als. de Houilles et Agglomérés ..... | comm. de comb. | 6 | Compt. des Combust. Sté Gén. des Houilles et Agglomérées | |
| Sté Charbonnière Est et Nord ..... | Comm. de comb. | 1 | Sté Charbonnière Est et Nord (1) | |

(1) Cette statistique a été établie à l'aide de l'Annuaire des Sociétés par actions du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, publié par la Société Générale Alsacienne de Banque, édition de 1930.

On pourrait, dans le même ordre d'idées, étudier la statistique des émissions faites par les entreprises alsaciennes sur le marché de Paris ou sur certains marchés régionaux français et des émissions de valeurs de Vieille-France sur le marché alsacien. Les résultats auxquels on aboutirait seraient les mêmes. Ils permettent d'affirmer que la compénétration de l'économie alsacienne et de l'économie française dans le domaine financier est chose faite, bien que les industriels alsaciens aient gardé les participations qu'ils possédaient avant la guerre en Allemagne, bien qu'ils les aient en partie même développées, et bien que les entreprises alsaciennes aient continué, en grande partie, l'habitude — séculaire maintenant — de se financer en Alsace même.

Mais ce point de vue, pour important qu'il est, ne constitue pas tout le problème. Nous avons placé les courants d'échanges de capitaux en tête parce que, dans les relations de l'après-guerre, ils ont joué le premier rôle. Les courants de marchandises ont été plus lents à s'amorcer, même plus lents qu'après 1870 ceux avec l'Allemagne. L'unique statistique sur laquelle on puisse se baser à cet égard est celle du trafic des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine. Comparons cette statistique à celle, similaire, que nous avons publiée pour les années qui ont suivi le Traité de Francfort (1) ; il paraît à première vue que l'assimilation de l'Alsace à l'économie allemande a fait après 1870 des progrès plus rapides que ceux de l'assimilation de l'Alsace à l'économie française après 1918.

TRAFIC DES CHEMINS DE FER D'ALSACE ET DE LORRAINE EN 1927

| | Tonnage expédié | Tonnage arrivé |
|---|---|---|
| Trafic direct avec les autres réseaux français | 5.950 273 t. | 5.215.626 t. |
| Trafic international | 10.361.609 » | 7.585.030 » |
| Trafic intérieur | 13.217.337 » | |
| Transit | | 9.025.734 » |

(1) Voir page 45.

DÉCOMPOSITION DU TRAFIC AVEC LES RÉSEAUX FRANÇAIS

| | Tonnage expédié | Tonnage arrivé |
|---|---|---|
| | — | — |
| Ceinture | 81.787 t. | 464.983 t. |
| Est | 3.057.085 » | 4.050.490 » |
| Etat | 438.847 » | 321.545 » |
| Midi | 122.043 » | 72.765 » |
| Nord | 828.388 » | 1.541.818 » |
| Paris-Orléans | 293.018 » | 144.544 » |
| P.-L.-M. | 1.137.361 » | 1.364.775 » (1) |

Alors qu'en 1884 les expéditions du réseau d'Alsace-Lorraine en Allemagne atteignaient 132 % des expéditions faites à l'étranger, les expéditions de ce même réseau en Vieille-France ne s'élèvent en 1927 qu'à 57 % des expéditions faites à l'étranger. Pour les arrivées, la divergence est même encore plus sensible. En 1884, il arrivait en Alsace et en Lorraine d'Allemagne près de 4 fois et demi plus de marchandises que de l'étranger. En 1927, les arrivées de France ne se montent qu'à 68 % des arrivages de l'étranger.

L'explication de ce fait, en apparence contradictoire, est assez simple. La statistique du trafic du réseau d'Alsace-Lorraine est quelque peu faussée par les courants de transport qui prennent leur départ ou qui trouvent leur aboutissement dans les mines de fer de la Lorraine désannexée. Ces courants de transports se dirigent vers l'Allemagne ou viennent d'elle. Le minerai de fer lorrain va à la Ruhr, tandis que le coke de la Ruhr est expédié en Lorraine. Ce trafic n'intéresse nullement, en tant qu'il s'effectue par chemin de fer, l'Alsace; il influe cependant par sa masse sur le résultat du trafic du réseau en faisant pencher la balance du côté de l'étranger. Sous la période allemande, son effet était inverse: il accroissait d'autant les échanges avec l'Allemagne.

En examinant la statistique du trafic du réseau d'Alsace-Lorraine, on voit — ce qui est assez naturel — que les principaux échanges se font avec les deux réseaux limitrophes du réseau d'Alsace-Lorraine: le réseau de l'Est et le réseau du

(1) Voici quelle a été la décomposition du trafic en 1929:

TRAFIC DES CHEMINS DE FER D'ALSACE ET DE LORRAINE EN 1929

| | Tonnage expédié | Tonnage arrivé |
|---|---|---|
| | — | — |
| Trafic direct avec les autres réseaux français | 8.595.459 t. | 5.998.940 t. |
| Trafic international | 11.110.311 » | 10.551.829 » |
| Trafic intérieur | 15.109.074 » | — |
| Transit | — | 9.663.702 » |

P. L. M. Le réseau de l'Est, qui borde le réseau d'Alsace-Lorraine sur presque toute sa longueur, absorbe à lui seul la moitié de tout le trafic qui se fait avec tous les réseaux français. C'est sur lui que sont acheminées les marchandises en provenance ou en destination de la région parisienne et des ports de la Seine-Inférieure, ce qui suffit à expliquer cette prépondérance. C'est d'ailleurs le seul réseau dont le principal élément du trafic, dans ses relations avec l'Alsace et la Lorraine, n'est pas le charbon, matière pondéreuse d'une valeur relativement faible. En dehors de ces deux réseaux, il y a lieu de citer encore le réseau du Nord qui entretient également des rapports très actifs avec les deux provinces recouvrées.

Si l'on veut, à l'aide de cette statistique, établir un classement empirique des régions de la France suivant l'importance qu'elles présentent comme débouché ou fournisseur de la production alsacienne, on peut les énumérer dans l'ordre suivant: région parisienne, région lyonnaise, région du Nord, région de Nancy, étant entendu que la région parisienne dépasse de loin les autres. Pour certains produits, comme la bière et le vin, elle est même l'unique débouché extra-régional de l'Alsace.

On a pensé pouvoir hâter la fusion économique de l'Alsace à la France en séparant en 1926 les deux départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, dont le premier serait rattaché à une région économique ayant comme centre Besançon, et dont le second continuerait à vivre pour lui seul. Cette initiative, partie de Franche-Comté, a trouvé un certain écho dans le Haut-Rhin, où elle était présentée comme étant de nature à faciliter les échanges entre l'Alsace, l'Est et le Sud-Est de la France. « Cette région Franche-Comté - Haut-Rhin, disait, en 1928, le Président de la Chambre de Commerce de Mulhouse (1), peut utilement servir de trait d'union entre Strasbourg, qui a réalisé par la création de son port autonome une œuvre admirable, et Lyon avec son port sur le Rhône, réalisant ainsi l'union entre les deux grandes voies du Rhin au Rhône, de la Méditerranée avec la mer du Nord. Strasbourg, avec son port, constitue un centre en lui-même, desservant tout un hinterland, la Lorraine, la Meurthe-et-Moselle et les Vosges d'une part, la région dont nous faisons partie de l'autre ». Les résultats de cette initiative ont été plutôt maigres, pour ne pas dire decevants (2). Ce n'est décidément pas dans cette voie qu'il faudra aller chercher l'unification. Les courants commer-

(1) Lors de la séance commémorative du Centenaire de la création de la Chambre de Commerce de Mulhouse le 10 décembre 1928.

(2) Voir LAUFENBURGER: Cours d'économie alsacienne, p. 93 et suiv.

ciaux ne s'improvisent pas et ils naissent encore moins de formules administratives.

L'assimilation a paru par contre souhaitable sous un autre rapport. L'industrie alsacienne se plaignait jusqu'à présent de ne pouvoir concourir sur le marché français avec les autres industries françaises, étant accablée sous le poids de ses charges sociales, charges inconnues dans le reste de la France. Avec la mise en vigueur, à partir du 1er octobre 1930, de la loi sur les assurances sociales dans toute la France, cette cause d'inégalité a disparu (1).

De même qu'en 1870, dans une mesure moindre cependant, le retour de l'Alsace à la France a provoqué la disparition de certaines industries établies en Alsace, l'émigration de certaines autres en Allemagne, et la création d'entreprises nouvelles en Alsace, destinées à supplanter les entreprises similaires allemandes qui, autrefois, fournissaient le marché alsacien. Dans la première catégorie, on ne peut guère citer que les maisons de champagne installées à Strasbourg avant la guerre et qui, dès qu'elles ne purent plus exporter en Allemagne, n'avaient plus de raison d'être. Le nombre des établissements alsaciens qui, après la cessation de l'exportation en franchise en Allemagne, installèrent des filiales dans ce pays est déjà plus considérable. Il s'agit, en particulier, de fabriques de conserves alimentaires, de tissus, de pâtés de foie gras, de chaussures, de liqueurs et spiritueux, d'automobiles, etc... Enfin, relevons, parmi les établissements qui ont profité de la séparation de l'Allemagne pour monter des usines d'anciennes spécialités allemandes, des fabriques de matériel de chemins de fer à voies étroites, de levure, d'appareillages électriques et notamment de tubes isolateurs, de jouets, de matériel de signalisation pour chemins de fer, de bretzels, etc., etc...

Il est encore un autre problème qui s'est posé du fait de la réintégration de l'Alsace dans la communauté française. Nous avons vu qu'après 1870 et qu'après 1892, année au cours de laquelle fut introduit le nouveau tarif protecteur français, beaucoup d'entreprises alsaciennes s'étaient dédoublées et avaient essaimées en France pour conserver le marché français. Quel allait être, après le retour de l'Alsace, le sort de ces créations? Certaines furent simplement absorbées par leur maison-mère qui n'avait jamais perdu le contrôle sur elles. Ce fut, par exemple, le cas pour l'usine d'outils de Tronville-en-Barrois (Meuse), qui devait son origine aux anciens établissements Goldenberg et Cie du Zornhoff, près de Saverne. D'au-

(1) Il en reste cependant une autre, celle résultant des impôts locaux, beaucoup plus lourds en Alsace que dans le reste de la France.

tres s'étaient déjà, avant la guerre, affranchies de la tutelle de leur maison-mère et gardèrent leurs anciens statuts. Ce fut le cas pour les Etablissements De Dietrich de Lunéville. D'autres, enfin, furent réorganisées après la guerre, et on leur assigna d'autres branches de fabrication que celles exploitées par l'entreprise nourricière. Citons parmi ces dernières la succursale de la Société Alsacienne d'Alimentation Ungemach, à Joncquières (Vaucluse), qui a été récemment constituée en Société indépendante.

CHAPITRE QUATRIEME

# Relations de l'Alsace avec l'Allemagne

L'Allemagne tient et a tenu depuis la guerre la place la plus importante dans les importations et les exportations alsaciennes. Cela ressort de la statistique du trafic du réseau d'Alsace-Lorraine avec l'étranger (année 1927).

| | Tonnage expédié | Tonnage arrivé | Total |
|---|---|---|---|
| | — | — | — |
| Allemagne | 2.582.875 | 3.568.038 | 6.150.913 |
| Sarre | 2.550.777 | 1.708.346 | 4.259.123 |
| Belgique | 1.953.357 | 1.562.609 | 3.515.966 |
| Prince Henri (Luxembourg) | 1.791.576 | 353.729 | 2.145.305 |
| Suisse | 1.134.518 | 94.777 | 1.229.295 |
| Hollande | 83.248 | 289.808 | 373.056 |
| Italie | 275.256 | 7.228 | 282.486 |
| Total | 10.361.609 | 7.585.030 | 17.946.639(1 |

L'Allemagne est suivie d'assez loin par la Sarre, la Belgique, le Luxembourg, la Suisse, la Hollande et l'Italie. Si l'on ajoute au trafic ferroviaire le trafic rhénan qui se fait avec elle, le tonnage des échanges atteint 8.942.420 tonnes. Nous possédons d'ailleurs la statistique exacte des importations et exportations de l'Alsace et de la Lorraine en Allemagne, l'administration des douanes allemandes ayant jusqu'en 1927 groupé, sous des rubriques différentes, les importations et exportations de l'Alsace et celles de la Vieille-France (2).

(1) Réseau d'A. L. Documents statistiques énumérant les transports et les recettes du trafic.

(2) Voir Statistik des Deutschen Reiches, Année 1920 et suiv. La classification de la statistique allemande a changé en 1923. La différence qui existe entre les statistiques du réseau d'Alsace-Lorraine et la Statistik des Deutschen Reiches s'explique par une différence du mode de calcul. Pour l'année 1923, la statistique allemande est imparfaite; elle ne tient pas compte de toutes les exportations et importations qui se sont faites dans la Rhénanie occupée, ce territoire ayant, cette année, échappé en partie au contrôle douanier allemand.

## COMMERCE EXTÉRIEUR AVEC L'ALLEMAGNE

| | Exportations | | Importations | |
|---|---|---|---|---|
| | Poids en quint. métriques — | Valeur en 1.000 Mk. — | Poids en quint. métriques — | Valeur en 1.000 Mk. — |
| 1920 | 4.311.839 | | 2.972.764 | |
| 1921 | 4.048.290 | | 843.860 | |
| 1922 | 9.975.939 | | 1.515.823 | |
| 1923 | 1.900.949 | 119.970 | 396.612 | 6.068 |
| 1924 | 5.420.482 | 510.764 | 535.310 | 12.180 |
| 1925 | 11.578.166 | 199.430 | 6.806.894 | 30.874 |
| 1926 | 9.318.944 | 80.196 | 7.210.956 | 32.571 |
| 1927 | 21.608.775 | 182.752 | 26.849.406 | 84.361 |

## DÉCOMPOSITION DU COMMERCE AVEC L'ALLEMAGNE
## COMMERCE SPÉCIAL EN QUINTAUX MÉTRIQUES (1)

| | 1920 | | 1921 | | 1922 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Import. | Export. | Import. | Export. | Import. | Export. |
| Produits Agricoles .. | 1.376.361 | 482.326 | 392.037 | 385.156 | 314.442 | 177.076 |
| Produits minéraux . | 612.514 | 3.419.097 | 285.582 | 800.534 | 913.454 | 2.975.640 |
| Cires, savons etc ... | 3.196 | 8.779 | 225 | 7.345 | 317 | 3.852 |
| Produits chimiques . | 52.794 | 70.021 | 3.458 | 1.027.758 | 5.719 | 1.009.722 |
| Produits textiles ... | 10.956 | 91.858 | 2.157 | 366.291 | 9.694 | 285.484 |
| Cuirs ..... | 2.555 | 26.340 | 309 | 42.622 | 1.081 | 11.262 |
| Caoutchouc ..... | 92 | 70 | 74 | 39 | 84 | 37 |
| Articles en osier ... | 1.141 | 9 | 402 | 230 | 683 | 11 |
| Balais, brosses ..... | 1.391 | 76 | 566 | 11 | 1.708 | 1 |
| Produits ouvrés .... | 89.908 | 670 | 8.530 | 659 | 12.152 | 963 |
| Papiers ..... | 115.103 | 1.076 | 22.137 | 1.552 | 52.410 | 1.978 |
| Livres ..... | 805 | 166 | 910 | 169 | 1.123 | 120 |
| Pierres..... | 144.247 | 1076 | 23.183 | 1.522 | 56.805 | 1.978 |
| Art. en terre cuite . | 145.299 | 13.144 | 36.059 | 8.371 | 63.841 | 7.818 |
| Verreries ..... | 30.705 | 1.973 | 3.284 | 1.131 | 2.749 | 3.059 |
| Métaux ordinaires .. | 208.285 | 190.584 | 27.691 | 1.399.169 | 44.204 | 5.496.375 |
| Machines..... | 174.206 | 1.958 | 36.423 | 3.395 | 33.798 | 1.602 |
| Horlogerie ..... | 2.640 | 10 | 667 | 41 | 978 | 57 |
| Total ..... | 2.972.764 | 4.311.839 | 843.860 | 4.048.290 | 1.515.323 | 9.975.939 |

| | 1923 *Importations* | | 1923 *Exportations* | |
|---|---|---|---|---|
| | 100 kg. | 1.000 Mk. | 100 kg. | 1.000 Mk. |
| Animaux vivants ..... | 28 | 29 | — | — |
| Denrées alimentaires ..... | 4.673 | 374 | 247.689 | 11.223 |
| Produits bruts et demi-ouvrés | 340.945 | 1.668 | 792.795 | 13.201 |
| Produits finis ..... | 50.963 | 3.997 | 860.465 | 95.546 |
| Total ..... | 396.612 | 6.068 | 1.900.949 | 119.970 |

(1) On sait que le commerce général comprend l'ensemble des échanges qui se font avec un pays, sans distinction s'il s'agit de denrées venant du pays même et de denrées destinées à sa consommation propre, ou de marchandises qui ne font que transiter par lui. Le commerce spécial, nécessairement inférieur au commerce général, ne comprend, par contre, que les premiers produits. La même distinction est faite en France. Depuis 1928, le commerce qualifié autrefois de commerce général est appelé plus justement commerce effectif.

| | 1924 *Importations* | | 1924 *Exportations* | |
|---|---|---|---|---|
| | 100 kg. | 1.000 Mk. | 100 kg. | 1.000 |
| Animaux vivants | 2.659 | 250 | 34 | 1.263 |
| Denrées alimentaires | 14.106 | 489 | 615.200 | 29.976 |
| Produits bruts et demi-ouvrés | 454.500 | 5.462 | 4.160.569 | 43.198 |
| Produits finis | 66.045 | 5.979 | 644.71 | 437.590 |
| Total | 557.410 | 12.180 | 5.420.482 | 510.764 |

| | 1925 *Importations* | | 1925 *Exportations* | |
|---|---|---|---|---|
| | 100 kg. | 1.000 Mk. | 100 kg. | 1 000 Mk. |
| Animaux vivants | 5.134 | 400 | 6.544 | 1.230 |
| Denrées alimentaires | 37.744 | 810 | 286.504 | 13.031 |
| Produits bruts et demi-ouvrés | 6.704.738 | 23.020 | 10.218.607 | 43.312 |
| Produits finis | 59.278 | 6.444 | 1.066.511 | 141.957 |
| Total | 6.806.894 | 30.894 | 11.578.166 | 199.430 |

| | 1926 *Importations* | | 1926 *Exportations* | |
|---|---|---|---|---|
| | 100 kg. | 1.000 Mk. | 100 kg. | 1.000 Mk. |
| Animaux vivants | 473 | 54 | 1 | 42 |
| Denrées alimentaires | 94.717 | 1.349 | 75.982 | 2.637 |
| Produits bruts et demi-ouvrés | 7.069.297 | 24.575 | 8.502.564 | 32.008 |
| Produits finis | 46.469 | 6.593 | 740.387 | 45.509 |
| Total | 7.210.956 | 32.571 | 9.318.944 | 80.187 |

| | 1927 *Importations* | | 1927 *Exportations* | |
|---|---|---|---|---|
| | 100 kg. | 1.000 Mk. | 100 kg. | 1.000 Mk. |
| Animaux vivants | 1.268 | 164 | 22 | 6 |
| Denrées alimentaires | 48.593 | 1.206 | 55.940 | 2.090 |
| Produits bruts et demi-ouvrés | 26.752.091 | 73.016 | 19.609.356 | 56.591 |
| Produits finis | 47.454 | 9.973 | 1.943.457 | 124.062 |
| Dont tissus de coton | 47 | 29 | 79.978 | 47.729 |
| Total | 26.849.406 | 84.361 | 21.608.775 | 182.752 (1) |

Cette statistique fait état à l'exportation de chiffres sensiblement inférieurs à ceux indiqués par les Chambres de Commerce dans les statistiques des certificats d'origine, délivrés pour l'admission en franchise des produits alsaciens en Allemagne, jusqu'au 10 janvier 1925 (2). Nombre de certificats d'origine n'ont donc pas été utilisés.

Ce qui frappe d'une manière générale dans cette statistique, c'est la discordance entre les importations allemandes en Alsace et les exportations alsaciennes en Allemagne. Les premiè-

(1) A partir de l'année 1928, la statistique des importations et exportations de l'Alsace et de la Lorraine est confondue dans la Statistik des Deutschen Reiches avec la statistique générale de la France. Nous ne possédons donc plus, à partir de cette date, de renseignements spéciaux à l'Alsace et à la Lorraine.

(2) Voir page 78.

res atteignent en valeur à peine 5 % des secondes en 1923, 15,8 % en 1925, 46 % en 1927. Elles augmentent cependant régulièrement, tandis que les exportations alsaciennes subissent d'une année à l'autre des soubresauts très brusques, passant d'un maximum de 510.764.000 marks en 1924 à un minimum de 80.196.000 marks en 1926. On reconnaît là sans peine l'influence des variations de la politique douanière. L'année 1924 a été précisément la dernière où les produits alsaciens ont pu entrer en franchise en Allemagne. Celle-ci a été en ce moment, en prévision d'une guerre de tarifs entre les deux pays, littéralement gorgée de tissus de laine, de jute et de coton d'Alsace. Il en fut vendu cette année pour 325.459.000 marks, soit pour près de 2 milliards de francs, en Allemagne. Par contre, l'année 1926 a été l'année où l'absence d'un traité de commerce franco-allemand s'est fait le plus fâcheusement sentir en Alsace. La prédominance des exportations alsaciennes en Allemagne sur les importations allemandes en Alsace a continué même après la cessation du régime de faveur accordé par le Traité de Versailles aux produits alsaciens. Elle va cependant en s'atténuant, et il est vraisemblable, qu'à l'heure actuelle exportations alsaciennes et importations allemandes se sont rejointes.

Jusqu'en 1925, le commerce de l'Alsace avec l'Allemagne a occupé le premier plan dans la statistique du trafic franco-allemand. Là aussi, on peut constater un recul. En 1927, les exportations de l'Alsace et de la Lorraine en Allemagne ne s'élèvent plus qu'à 16,9 % des exportations globales de la France en Allemagne; les importations d'Allemagne en Alsace à 12 % des importations allemandes en France [1]. De part et d'autre les anciennes relations se dénouent. Certaines industries alsaciennes n'exportent déjà plus en Allemagne ; il est probable que ce mouvement s'accentuera encore jusqu'au moment où le point d'équilibre sera atteint. A ce moment seulement, on connaîtra les industries qui conserveront définitivement le marché allemand.

L'Allemagne reste encore néanmoins le principal fournisseur extérieur de l'Alsace pour une quantité de produits. Citons au hasard : les pommes de terre, le seigle, le houblon, les teintures, les couleurs, les produits chimiques, la poterie, les papiers et cartons, les peaux et pelleteries ouvrées, les machines, etc...

L'intensité du trafic avec l'Allemagne, en prenant pour base les chiffres de 1927, les seuls sur lesquels on puisse encore tabler, est en Alsace de trois fois et demi plus forte que dans le reste de la France, c'est-à-dire qu'en moyenne l'Alsacien vend encore quatre fois plus de produits à l'Allemagne et achète

[1] Pourcentages calculés d'après la Statistik des Deutschen Reiches.

trois fois plus de produits de ce pays que la moyenne des Français. Cette comparaison générale permet de se rendre compte de l'importance que présente dans ces conditions, et le marché alsacien pour l'Allemagne, et surtout le marché allemand pour l'Alsace. L'Allemagne exporte principalement en Alsace des matières premières, des produits demi-ouvrés et des machines; elle importe d'Alsace des tissus et filés de coton et de laine, des machines textiles et quelques produits agricoles (1).

(1) Citons pour mémoire que l'Alsace a profité comme les autres provinces du régime des prestations en nature. Ces prestations ont été en particulier utilisées, pour autant qu'il s'agit de prestations libres, en dehors des prestations au titre des réparations de guerre, à l'outillage industriel de la région (Energie électrique du Rhin, Usine à gaz de Strasbourg, Electricité de Strasbourg, Société de transport d'énergie électrique de l'Alsace et de l'Est, etc...).

CHAPITRE CINQUIEME

# Relations de l'Alsace avec la Sarre [1]

La Sarre est, après l'Allemagne, le principal débouché pour les produits alsaciens. Ce n'est plus à proprement parler un débouché extérieur. En vertu de l'article 49 du Traité de Versailles, la Sarre est entrée, à partir du 10 janvier 1925, dans la communauté douanière française pour une période de 10 ans. L'unité monétaire française y avait été introduite le 1er janvier 1924 et, dès avant le 10 janvier 1925, les produits français pouvaient facilement se vendre sur le marché sarrois [2]. Pour l'Alsace, ce marché est d'autant plus précieux que l'Allemagne offrait de moins en moins de ressources et qu'un autre marché, le marché luxembourgeois, s'était également presque entièrement fermé depuis la guerre. Il était naturel que le commerce et l'industrie alsaciens y prissent une place prédondérante en raison des anciennes relations d'affaires qui unissaient l'Alsace à la Sarre et surtout en raison d'une certaine communauté de langue et d'habitudes commerciales. Aussi a-t-on pu assister, à partir de 1925, à une véritable main-mise de l'industrie et du commerce alsaciens sur la Sarre.

La Sarre absorbe en première ligne de fortes quantités de produits agricoles et de bétail venant du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle. Voici les chiffres du trafic ferroviaire de l'année 1925, qui montrent que, dès la première année de

---

(1) Voir LAUFENBURGER: Cours d'économie alsacienne, pages 204 et suiv.; le fascicule spécial des Cahiers du droit de l'homme du 20 septembre 1929 consacré aux problèmes de la Sarre; G. BANZET: dans « les Transports » de novembre 1929 ; les « Lebensfragen der Saarwirtschaft », Saarbrücken 1929, et les « Berichte des Statistischen Amtes des Saargebietes ».

(2) Avant le 10 janvier 1925, la Sarre et la France vivaient sous un régime très voisin du libre-échange.

l'union douanière, ces exportations de produits agricoles prirent une grande ampleur:

| | | |
|---|---|---|
| Farine | 27.500 | tonnes |
| Froment | 7.000 | » |
| Seigle | 6.600 | » |
| Riz | 250 | » |
| Café | 1.200 | » |
| Fruits et liqueurs | 5.700 | » |
| Lait | 22.500 | » |
| Sucre raffiné | 3.000 | » |
| Viandes | 2.000 | » |
| Pommes de terre | 12.000 | » |
| Pièces de gros bétail | 7.000 | » |
| Veaux | 1.500 | » |
| Porcs et poulets | 27.000 | » |

Ce commerce de produits agricoles intéresse, il est vrai, davantage la Moselle que l'Alsace, à l'exception de la farine et du sucre importés, qui viennent exclusivement d'Alsace. Les ventes de farine alsacienne en Sarre n'ont pas cessé d'augmenter depuis ce moment, passant de 33.390 tonnes en 1926 à 36.311 tonnes en 1927. A l'heure actuelle, la minoterie alsacienne place environ 30 % de sa production en Sarre, et les ventes annuelles atteignent un montant de 100 millions de francs.

Voici les chiffres qui la concernent:

EXPORTATIONS DE LA MINOTERIE ALSACIENNE EN SARRE

| Années | Tonnes | Valeur en Frs. |
|---|---|---|
| — | — | — |
| 1913 | 32.740 | 10.364.670 |
| 1919 | 4.003 | 2.921.400 |
| 1920 | 5.242 | 4.618.631 |
| 1921 | 11.724 | 9.338.163 |
| 1922 | 27.227 | 24.184.613 |
| 1923 | 43.981 | 45.971.092 |
| 1924 | 50.740 | 59.723.857 |
| 1925 | 49.073 | 75.588.348 |
| 1926 | 46.651 | 103.354.149 |
| 1927 | 50.101 | 108.177.614 |
| 1928 | 50.105 | 101.003.858 |
| 1929 | 52.347 | 106.013.952 (1) |

(1) Pour l'année 1929, les chiffres ont été obtenus en doublant les résultats du premier exercice. Renseignements fournis par la Chambre de Commerce de Strasbourg.

La malterie alsacienne a également un chiffre élevé de ventes en Sarre (1) ; 40 % de son chiffre d'affaires total se rapportent à des affaires conclues avec la Sarre. Les brasseries alsaciennes, enfin, écoulent plus de 9.000 tonnes de bières en Sarre.

Le marché sarrois est non moins important pour le commerce alsacien du bois. La quote-part s'élève ici à 30 % des ventes globales faites par les négociants alsaciens.

EXPORTATIONS DE BOIS D'ALSACE EN SARRE

| Années | Tonnes | Valeur en Francs |
|---|---|---|
| — | — | — |
| 1926 | 65.323,5 | 44.439.000 |
| 1927 | 85.368 | 49.795.000 |
| 1928 | 77.203,5 | 51.022.500 |

Mais c'est surtout pour le commerce alsacien de produits textiles que le marché sarrois présente de l'intérêt. Le commerce de gros de tissus du Bas-Rhin vend chaque année pour 110 millions de tissus en Sarre; certaines maisons de cette branche se sont même presque entièrement orientées vers la Sarre. L'industrie du vêtement, la lingerie, les fabriques de casquettes et la bonneterie alsacienne, sans atteindre cet ordre de grandeur, présentent néanmoins à l'exportation en Sarre des chiffres importants. Comparé à l'ensemble des ventes de ces industries, le pourcentage des ventes en Sarre varie de 20 % pour la lingerie à 80 % pour la confection. Parmi les autres produits fabriqués alsaciens qui pénètrent en fortes quantités sur le marché sarrois, il faut citer encore les chaussures et les machines.

Ce qui rend les exportations en Sarre particulièrement intéressantes pour le commerce alsacien, c'est le fait que les Sarrois achètent en Alsace des produits qui trouveraient difficilement preneurs en France. Cela est particulièrement frappant pour la confection et la bonneterie alsaciennes qui n'ont pas encore réussi à dépasser, sur le marché intérieur français, le cadre de l'Alsace et de la Lorraine désannexées. Affaire de mode, sans doute, car les maisons alsaciennes produisent en partie des marchandises travaillées encore suivant le goût allemand. Le jour où leurs produits conviendront au goût des acheteurs français, elles arriveront certainement à trouver des débouchés en France. Mais il leur faudra, pour cela, renouveler une grande partie de leur outillage et changer également leurs méthodes commerciales, ce qui n'ira pas sans leur causer quelques difficultés. Le marché sarrois les a dispensés jusqu'à présent de faire cet effort.

(1) 15 millions pour le Bas-Rhin seul.

Aucune statistique n'existe qui permette d'indiquer exactement la valeur des échanges de l'Alsace, ni même celle des échanges de la France entière avec la Sarre. Les évaluations varient donc dans des limites assez étendues. La Chambre de Commerce franco-sarroise de Sarrebruck estime que les exportations françaises en Sarre s'élèvent à au moins 1 milliard 800.000.000 de francs par an. Les Allemands, par contre, en se basant sur les statistiques des chemins de fer, réduisent ce chiffre à 1.200.000.000 de francs par an. Quoiqu'il en soit, il est certain que la plus grande part de ces exportations revient à l'Alsace et à la Lorraine. D'après les enquêtes faites par la Chambre de Commerce de Strasbourg, le département du Bas-Rhin seul participe pour au moins 400 millions dans ce chiffre.

Les importations de Sarre en Alsace sont, en comparaison, minimes, si l'on en excepte le charbon. L'Alsace n'entre presque plus en ligne de compte comme cliente du commerce sarrois. Les ventes de charbon sarrois ont légèrement diminué depuis la guerre.

VENTES DE CHARBON SARROIS EN ALSACE

| | |
|---|---|
| 1913 | 1.625.402 tonnes |
| 1920 | 538.465 » |
| 1921 | 694.687 » |
| 1922 | 792.314 » |
| 1923 | 868.679 » |
| 1924 | 1.157.052 » |
| 1925 | 955.447 » |
| 1926 | 1.194.012 » |
| 1927 | 1.038.644 » |
| 1928 | 1.167.440 » |
| 1929 | 1.445.636 » |

Cela s'explique parce que la Sarre, pour presque tous ses produits, a pu conserver ses débouchés allemands. Déjà un arrangement du 5 août 1926, conclu entre la France et l'Allemagne, publié par décret du 29 novembre 1926, avait fixé des contingents de produits sarrois jouissant de tarifs préférentiels à leur entrée en Allemagne. Cet arrangement a été prorogé le 16 février 1927, et remplacé le 23 février 1928 par un nouvel accord beaucoup plus étendu, qui prévoit notamment l'entrée en franchise de 1.310.000 tonnes de produits métallurgiques en Allemagne (1).

(1) Voir Annuaire des Sociétés par actions de la Société Générale Alsacienne de Banque, année 1928, page 876 et suiv. L'accord du 13 février 1928 renferme, de même que l'accord franco-allemand du 17 août 1927, des listes de produits allemands et de produits sarrois jouissant d'avantages gradués suivant la liste sur laquelle ils se trouvent.

La communauté douanière de la Sarre et de la France doit prendre fin au plus tard le 10 janvier 1935. L'Allemagne essaye même d'obtenir que ce délai soit raccourci, et les négociations entamées à cet effet, en 1929, entre elle et la France étaient déjà bien prêtes d'aboutir. Elles ont échoué à la suite des protestations véhémentes des milieux économiques alsaciens. Toutes les Chambres de Commerce alsaciennes ont pris sur ce point des délibérations qui ont été communiquées au Gouvernement.

Citons celle de la Chambre de Commerce de Mulhouse:

« Inquiets au sujet du sort qui sera réservé au régime sarrois, la Chambre de Commerce de Mulhouse et le Syndicat industriel alsacien ont l'honneur d'attirer l'attention de Monsieur le Président du Conseil sur le fait que, notamment sur les instances du Gouvernement, l'industrie alsacienne s'est préoccupée, à l'époque, de prendre pied financièrement (1) et commercialement sur le territoire de la Sarre, et qu'elle a réussi à y créer des débouchés considérables, débouchés d'autant plus importants que les relations commerciales avec l'Allemagne sont pour ainsi dire coupées depuis le 1er janvier 1925.

En conséquence, l'industrie alsacienne demande avec insistance:

1° Que si possible en toute occurrence il ne soit rien modifié au régime douanier de la Sarre pour la durée prévue à l'article 49 du Traité de Versailles;

2° Que si des raisons majeures s'opposaient à cette première solution, il soit pour le moins réservé à l'industrie alsacienne des contingents d'importations dans la Sarre, dont l'importance serait encore à déterminer et ce pour une durée d'au moins quatre ans. »

La situation actuelle ne peut cependant qu'être provisoire, la Sarre devant, d'ici quatre ans, faire vraisemblablement, sans conditions ni réserves douanières aucunes, retour à l'Allemagne. Il est très naturel qu'industriels et négociants alsaciens aient profité de cette aubaine passagère et veuillent en profiter encore. Il serait néanmoins prudent qu'ils partent à la recherche d'autres débouchés, avant que n'arrive la date du 10 janvier 1935. On aurait tort d'oublier que l'enflement des exportations alsaciennes en Sarre, dépassant sensiblement celles de l'avant-guerre, a eu une cause toute artificielle et que, dès l'incorporation de la Sarre dans le territoire douanier allemand, elles tomberont à leur niveau normal, qui sera forcément inférieur de beaucoup à leur niveau actuel. Pour certaines industries, la meunerie, la confection et la bonneterie par exemple, la perte du marché sarrois sera difficilement compensée.

(1) L'intervention financière de l'Alsace en Sarre n'a pas été très heureuse. La plupart des participations prises dans les premières années ont dû être liquidées. Quant à la Banque de la Sarre et des Pays Rhénans, fondée en 1920 par la Banque d'Alsace et de Lorraine, la Banque de Mulhouse et la Banque de Strasbourg, elle a fait faillite. A un certain moment, 60 % de l'industrie métallurgique sarroise était entre des mains françaises.

Avec le retour de la Sarre à l'Allemagne, tombera la dernière des dispositions spéciales du Traité de Versailles qui, dans la pensée des auteurs de ce Traité, devait sans doute rester définitive. L'Alsace se trouvera alors, mais alors seulement, placée entièrement dans le cadre français.

Il est probable qu'elle devra à ce moment se tourner vers d'autres pays qui n'ont joué depuis la guerre qu'un rôle secondaire dans sa politique de débouchés.

CHAPITRE SIXIEME

# Relations de l'Alsace avec les autres pays étrangers

En dehors de l'Allemagne et de la Sarre, il n'y a guère, à l'heure actuelle, que la Suisse, l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la Hollande dont les relations avec l'Alsace atteignent une régularité telle que l'on puisse parler de courants réguliers d'échanges. Ce sont également les seuls pays sur lesquels s'étend, toujours abstraction faite de l'Allemagne et de la Sarre, le mécanisme bancaire alsacien, et l'on sait que les banques suivent toujours les courants commerciaux lorsque ceux-ci atteignent une certaine ampleur. Les rapports de l'Alsace avec les autres pays ne sont, en majeure partie, que des rapports occasionnels, tels qu'ils s'établissent toujours entre pays et régions dont le développement industriel a atteint un certain degré. Mais ils n'entrent pas en ligne de compte dans la balance des échanges de l'Alsace.Il fut un temps, pendant la première moitié du XIX^e^ siècle, où les débouchés de l'économie alsacienne, et avant tout ceux de son industrie textile, étaient des débouchés mondiaux dans la pleine acception du mot. Ce temps-là est passé, tant en raison de l'industrialisation croissante des autres pays, qui produisent maintenant eux-mêmes les articles pour lesquels l'Alsace jouissait avec l'Angleterre d'un régime de monopole, que de l'exagération de la protection douanière dont s'entourent la plupart des pays. C'est le sort de toutes les vieilles régions industrielles que de voir se résorber les débouchés internationaux qui, autrefois, s'ouvraient sans difficultés devant elles. L'économie moderne ne confère pas de quartiers nobiliaires et la vieillesse de certaines industries est parfois très triste. L'Alsace, heureusement, n'en est pas encore arrivée au stade où se trouve l'Angleterre, et il est probable qu'elle n'y arrivera jamais, car elle a su créer, à côté de son industrie textile, des industries jeunes qui ont compensé largement les pertes subies, et elle peut s'ap-

puyer sur un marché intérieur dont la réceptivité est encore très grande. Aussi longtemps que le marché intérieur et que le marché colonial français ne seront pas saturés, le problème de l'écoulement de la production alsacienne ne se posera pas avec le caractère douloureux qu'il a revêtu ailleurs.

L'Alsace a eu également la bonne fortune les dernières années d'avant la guerre, et, dans une mesure bien plus considérable depuis la guerre, de pouvoir exporter une matière première, la potasse, indispensable à tous les pays. Comme elle est, à côté de l'Allemagne, le seul producteur de potasse notable, il est certain qu'elle trouvera là, dans l'avenir, un élément intéressant pour le développement de ses relations commerciales avec des pays qui, présentement encore, n'entretiennent presque aucun rapport avec l'Alsace. Les exportations de potasse alsacienne corrigent quelque peu l'absence ou la disparition des exportations industrielles. C'est même un article d'exportation idéal, un article d'exportation type, car la potasse ne rencontre nulle part de concurrence, et nulle part des barrières douanières insurmontables qui gênent son écoulement.

L'industrie alsacienne n'est plus outillée pour exporter ailleurs que dans une zone assez étroite qui entoure l'Alsace. Le temps où un établissement industriel établi dans une région pouvait vendre sa production dans tous les pays n'est plus. Pour qu'une entreprise devienne aujourd'hui une entreprise internationale, il faut qu'elle s'extériorise, qu'elle crée des succursales à l'étranger, qu'elle disperse sa fabrication au lieu de la concentrer. Il faut également qu'elle dispose de capitaux suffisants pour s'établir dans les pays dont elle ne peut franchir les barrières douanières. Ce sont donc plutôt de fortes individualités et des capitaux considérables qui créent un marché international, et ce marché profite moins à telle ou telle région ou même à telle ou telle nation, siège de l'industrie, qu'à certaines personnes qui groupent dans leurs mains la direction de nombreuses entreprises nationales. Les exemples de cette évolution abondent. Ce sera Ivan Kreuger qui ne possède en Suède que des bureaux techniques et des usines assez modestes, travaillent uniquement pour le marché scandinave, mais qui contrôle de nombreuses sociétés installées dans les divers pays du monde. Ce sera la Ford Motor Company qui ne vend pour ainsi dire plus à l'étranger les voitures qu'elle construit en Amérique, mais qui crée dans chaque Etat important une usine pour desservir le marché de cet Etat.

Les conditions nécessaires à la formation de ces unions internationales font défaut en Alsace. Le cadre de l'Alsace est trop étroit et n'offre pas de base suffisamment grande à de pareilles unions. La seule industrie qui pourrait peut-être la

réaliser sur une vaste échelle, l'industrie textile, fait preuve d'une telle dispersion d'efforts qu'il est à peu près certain qu'elle ne la réalisera jamais. Seules, parmi l'industrie textile, les Soieries de Strasbourg ont un caractère international prononcé.

Les autres industries alsaciennes sont trop peu importantes pour pouvoir aspirer à jouer un rôle dans l'économie internationale. Il n'y en a qu'une qui ait commencée à entrer résolument dans la voie nouvelle: c'est l'industrie meunière qui étend, à l'heure actuelle, le réseau de ses filiales en France, en Allemagne et dans la Sarre. Signalons encore un autre exemple isolé: la Société de construction d'automobiles Mathis de Strasbourg vient de conclure avec la Durant Motors, filiale de la General Motors, un accord en vertu duquel la construction de 100.000 voitures Mathis serait entreprise dans les Etats-Unis, d'abord dans les ateliers de la Durant Motors, ensuite par une filiale dont la constitution est envisagée sous le nom d'American Mathis Company (1).

Il ne reste donc, sauf ces exceptions, à l'industrie alsacienne que la possibilité d'appliquer la vieille formule commerciale qui est celle de la vente directe aux pays étrangers. L'industrie alsacienne a d'ailleurs fait preuve, depuis la guerre, d'une réelle habileté dans la conquête et dans la conservation de ses débouchés immédiats.

Le trafic de l'Alsace avec la Suisse augmente régulièrement. Comme il passe presque en entier par Bâle, la statistique des arrivées et des expéditions de la gare de cette ville que nous avons reproduite (2) en donne une image fidèle. Ce sont, avec le trafic du canal de Huningue, près de deux millions de tonnes de marchandises qui vont chaque année d'Alsace en Suisse. Ajoutons, pour rester dans la vérité, que la plus grande partie de ces marchandises ne sont pas originaires d'Alsace même; les charbons de la Ruhr et les céréales d'Anvers sont débarqués à Strasbourg et acheminés vers la Suisse, soit par les chemins de fer d'Alsace-Lorraine, soit par le canal du Rhône au Rhin et le canal de Huningue. Cependant, les échanges directs ne sont pas négligeables. De très anciennes relations d'affaires unissent l'Alsace à la Suisse, et celle-ci absorbe encore toujours beaucoup de produits d'origine alsacienne. Aucune industrie alsacienne, sauf l'industrie textile, n'est particulièrement intéressée au marché suisse, mais il est rare qu'une maison alsacienne n'ait pas, d'une année à l'autre, un certain chiffre de ventes en Suisse. Pour beaucoup d'entre elles, cet appoint est assez important.

(1) La fabrication a commencé le 1er décembre 1930. La Société Mathis a également pris des intérêts dans une Société de construction allemande.

(2) Voir page 139.

L'Alsace, par contre, achète relativement peu de marchandises suisses. Cela tient peut-être au fait que, depuis la guerre, un grand nombre de sociétés suisses ont créé des succursales en Alsace, particulièrement dans le Haut-Rhin, et que ces succursales ont pris à leur compte les affaires des sociétés qui les ont fondées.

Quant à la Belgique et à la Hollande, le trafic que ces deux pays ont avec l'Alsace, atteint 7 millions de tonnes (1) ; 27 % de ce tonnage se rapporte au trafic rhénan et 63 % au trafic ferroviaire. Le volume du trafic dépasse donc, d'une manière appréciable, celui des échanges avec la Suisse. Cependant, ce sont presque exclusivement des matières pondéreuses qui le composent. Et ici, également, il s'agit plutôt de marchandises transitant par l'Alsace. Le trafic rhénan avec la Belgique et la Hollande suit, depuis la guerre, une ligne toujours ascendante.

**TRAFIC DU PORT DE STRASBOURG AVEC LA BELGIQUE ET LA HOLLANDE.**

| *Importations* | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 | 1929 |
|---|---|---|---|---|---|
| Charbons | 64.547 | 39.091 | 128.922 | 182.289 | 324.738 |
| Céréales | 332.543 | 382.055 | 518.771 | 569.614 | 562.676 |
| Fers | 7.913 | 7.131 | 8.249 | 13.193 | 10.264 |
| Produits fabriqués de l'ind. mét. | | | | | 5.843 |
| Hydrocarbures | | | 30.686 | 55.133 | 88.807 |
| Bois | | | 2.750 | 15.612 | 53.602 |
| Engrais chimiques | | | 1.310 | 17.056 | 9.490 |
| Matières prem. de l'industr. mét. | | | 5.041 | 14.758 | 18.802 |
| Autres produits fabr. de l'ind. | | | 8.977 | 9.278 | 7.330 |
| Matériaux de constructions | | | 8.119 | 25.695 | 14.606 |
| Produits alimentaires | | | 28.368 | 23.379 | 20.150 |
| Divers | 112.704 | 114.981 | 9.852 | 22.398 | 21.667 |
| Total | 517.707 | 543.258 | 751.045 | 947.505 | 1.137.975 |
| *Exportations* | | | | | |
| Charbons | 1.658 | 10.074 | 998 | | |
| Céréales | 25.506 | 2.176 | 2.448 | 737 | 1.695 |
| Fers | | 39.200 | 36.623 | 32.355 | 20.907 |
| Produits fabr. de l'industr. mét. | | | | | 1.794 |
| Bois | | | 413 | 1.200 | 915 |
| Potasses | 323.917 | 256.047 | 451.521 | 570.437 | 573.649 |
| Autres engrais chimiques | | | | 4.594 | 6.834 |
| Soudes | 107.441 | 128.056 | 118.656 | 139.556 | 114.309 |
| Matières prem. de l'industrie mét. | | | 2.036 | 422 | |
| Autres produits fabriqués | | | 8.256 | 9.018 | 7.322 |
| Matériaux de constructions | | | 34.943 | 14.533 | 7.706 |
| Produits alimentaires | | | 923 | 839 | 1.715 |
| Divers | 64.693 | 65.870 | 21.904 | 21.366 | 13.639 |
| Total | 523.200 | 501.423 | 678.721 | 795.057 | 750.485 |
| Total général | 1.040.909 | 1.044.671 | 1.429.766 | 1.742.552 | 1.888.460 |

Des produits importés, aucun n'est spécifiquement belge. C'est probablement ce trafic rhénan qui sera appelé à multiplier dans un avenir rapproché les échanges entre la Belgique, la Hollande et l'Alsace. L'Alsace joue déjà un très grand rôle dans les préoccupations économiques de ces deux pays et sur-

(1) Ce chiffre concerne l'Alsace et la Lorraine.

tout dans la lutte que mènent Anvers et Rotterdam pour la suprématie de la mer du Nord.

En raison de l'existence des surtaxes d'entrepôt, la Hollande participe moins que la Belgique au mouvement des échanges avec l'Alsace. Mais cette situation ne s'éternisera probablement pas.

L'Alsace, d'ailleurs, a tout intérêt à ne pas se laisser monopoliser les courants commerciaux qui y mènent ou qui en partent au profit d'un seul pays, ce qui la forcerait à subir tous les contre-coups et tous les à-coups du rythme économique de ce pays. Elle aurait tort également de ne pas utiliser pleinement sa situation géographique qui lui donne des vues, non seulement sur la Belgique, mais aussi — et de plus immédiates encore — sur les Pays-Bas. Mais c'est là une question que nous avons déjà examinée ailleurs (1).

(1) Voir pages 99 et 100.

CHAPITRE SEPTIEME

# Le Transit

Avant d'être un pays d'importations et d'exportations, l'Alsace a été un pays de transit, et le transit occupe encore aujourd'hui une partie notable de son activité. Moins par les bénéfices directs, que par les bénéfices indirects qu'elle en retire. C'est lui qui a façonné la mentalité commerciale des Alsaciens, et c'est lui également qui a attiré dans cette province les premières industries. Encore aujourd'hui, c'est grâce à ce transit que l'Alsace, plus que d'autres régions de la France, connaît les pays étrangers et vit dans un milieu international, le milieu rhénan, formé par des apports de cinq pays, milieu qui élargit les horizons et fait considérer les problèmes sous un angle plus vaste, plus ordonné et plus harmonieux qu'ailleurs.

L'Alsace a toujours dû lutter pour conserver son courant principal de transit Nord-Sud. Cette lutte a continué après la guerre, menée à l'aide de tarifs spéciaux de transit accordés tant par les Chemins de fer de la rive droite que par ceux de la rive gauche du Rhin. Sans contestations possibles, l'avantage est en ce moment du côté de l'Alsace, dont les tarifs ferroviaires sont inférieurs à ceux pratiqués dans le Grand-Duché de Bade. Le réseau des Chemins de fer du Grand-Duché de Bade a d'ailleurs perdu, depuis la guerre, du fait de la nationalisation des Chemins de fer du Reich, une grande partie de sa souplesse, et la nouvelle politique ferroviaire de l'Allemagne, qui n'est plus une politique fédérative, tend moins à favoriser des ports rhénans, comme celui de Mannheim, qu'à attirer le trafic vers les ports allemands de la mer du Nord. La rivalité des Chemins de fer badois et des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine a donc perdu quelque peu de son intensité. Elle se ravivera sans doute le jour où la ligne Mannheim-Bâle sera électrifiée et disposera de ce fait d'une avance sur la ligne Strasbourg-Bâle.

En ce moment, elle se manifeste encore toujours par une rivalité de tarifs qui fait que, lorsque le réseau badois abaisse ses tarifs pour la Suisse — ce qu'il fait assez souvent et ce qu'il a fait la dernière fois au mois de septembre 1930 — les Chemins de fer d'Alsace-Lorraine consentent provisoirement les mêmes facilités que les Chemins de fer badois.

Depuis quelques années, l'autre courant de transit qui passe à travers l'Alsace et qui va d'Angleterre et de France en Europe centrale et dans les Pays balkaniques, est également disputé par une voie concurrente qui passe à travers la Suisse. Le trafic des voyageurs a déjà été draîné en partie sur cette nouvelle ligne depuis 1923. Le trafic des marchandises a continué cependant en majeure partie à suivre l'ancien chemin. Sur cet axe de transit, les deux courants Est-Ouest et Ouest-Est sont, — rappelons-le, — presque en équilibre, tandis que, sur l'axe Strasbourg-Bâle, le courant Nord-Sud l'emporte de loin sur le courant Sud-Nord qui, lui, est presque négligeable.

Voici quelle est, pour le trafic par chemins de fer seulement, la décomposition du transit qui utilise les voies alsaciennes et lorraines (1) :

| | |
|---|---|
| **Allemagne sur :** | |
| Belgique | 19.524 t. |
| France | 325.582 » |
| Italie | 639 » |
| Pays-Bas | 193 » |
| Prince Henri (Luxembg) | 48.847 » |
| Sarre | 3.477 » |
| Suisse | 50.329 » |
| **France sur :** | |
| Allemagne | 468.249 t. |
| Belgique | 249.983 » |
| Italie | 56.389 » |
| Pays-Bas | 1.557 » |
| Sarre | 1230.473 » |
| Suisse | 366.823 » |
| **Pays-Bas sur :** | |
| Allemagne | 52 t. |
| France | 209 » |
| Italie | 497 » |
| Prince Henri (Luxembg) | 333 » |
| Sarre | 6.658 » |
| Suisse | 106.118 » |
| **Suisse sur :** | |
| Allemagne | 366 t. |
| Belgique | 57.330 » |
| France | 31.067 » |
| Pays-Bas | 5.002 » |
| **Belgique sur :** | |
| Allemagne | 16.128 t. |
| France | 5.636 » |
| Italie | 18.806 t. |
| Prince Henri (Luxembg) | 28.428 » |
| Sarre | 113.180 » |
| Suisse | 238.316 » |
| **Italie sur :** | |
| Allemagne | 56 t. t. |
| Belgique | 23.465 » |
| France | 9.517 » |
| Pays-Bas | 1.290 » |
| Sarre | 192 » |
| Prince Henri (Luxembg) | 57 » |
| **Prince Henri (Luxembourg) sur :** | |
| Allemagne | 401.736 t. |
| Belgique | 11.914 » |
| Italie | 92 » |
| Pays-Bas | 143 » |
| Sarre | 25.069 » |
| Suisse | 19.669 » |
| **Sarre sur :** | |
| Allemagne | 319.624 t. |
| Belgique | 317.909 » |
| France | 3.385.675 » |
| Italie | 538.625 » |
| **Suisse sur :** | |
| Prince Henri (Luxembg) | 519 t. |
| Sarre | 12.695 » |
| **Sarre sur :** | |
| Pays-Bas | 5.662 t. |
| Prince Henri (Luxembg) | 41.041 » |
| Suisse | 468.643 » |

(1) Chiffres de 1927, tirés des Documents statistiques concernant les transports et les recettes du trafic, publiés par le Service de l'Exploitation des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine.

Le transit à destination des autres réseaux français atteint 3.757.686 tonnes, celui venant de ces réseaux 2.373.474 tonnes.

En principe, seuls certains points de la frontière sont ouverts au transit international. Leur trafic est publié régulièrement dans le Tableau du Commerce Extérieur et de la Navigation. Nous reproduisons cette statistique, bien qu'elle ne tienne pas compte de tout le transit, parce qu'elle fait ressortir clairement son irrégularité.

| Point de transit | 1923 | 1925 | 1927 | 1929 |
|---|---|---|---|---|
| **Sorties en tonnes** | | | | |
| Kehl | | 8.950 | 37.877 | |
| Strasbourg | 48.625 | 71.261 | 255.420 | |
| Wissembourg | 2.978 | 8.950 | 15.953 | |
| Lauterbourg | 9.754 | 4.624 | 32.235 | |
| St-Louis | 1.375.705 | 972.493 | 799.148 | 997.885 |
| Delle | 35.586 | 119.042 | 68.875 | 40.836 |
| Wintersdorf | | 90.763 | 102.954 | |
| Huningue | | | 191.045 | 31.061 |
| Palmrain | | | 7.900 | 4.718 |
| Total | 1.472.648 | 1.275.113 | 1.511.507 | |
| **Entrées en tonnes** | | | | |
| Wissembourg | 20.792 | 15.557 | 27.724 | |
| Lauterbourg | 22.391 | 37.380 | 1.048 | |
| Strasbourg | 315.597 | 191.557 | 416.808 | |
| St-Louis | 211.733 | 214.034 | 181.861 | |
| Delle | 117.301 | 40.016 | 46.652 | |
| Kehl | | 12.205 | 14.639 | |
| Wintersdorf | | | 20.355 | |
| Neuenbourg | | | 1.978 | |
| Palmrain | | | 5.122 | |
| Total | 687.814 | 515.747 | 697.467 | |

CHAPITRE HUITIEME

# L'évolution du commerce alsacien depuis la guerre

De ces aperçus fragmentaires sur les relations commerciales de l'Alsace avec certains pays, peut-on tirer une idée sur la masse et la nature des opérations que l'Alsace fait avec l'étranger?

Si l'on fait abstraction de quelques nuances, qui sont de nature à modifier quelque peu le tableau général, l'on peut affirmer que les exportations, comme avant la guerre, et même dans une mesure plus considérable qu'avant la guerre, l'emportent sur les importations. L'évolution suivie par l'Alsace a été ici celle suivie après la guerre par la France entière. Immédiatement après l'Armistice, jusque vers 1923 à peu près, les importations de produits étrangers dépassent les exportations de produits alsaciens. A partir de 1923, le tableau se renverse au profit des exportations qui, dans l'espace de six ans, arrivent à quintupler leur volume et leur valeur. Ces six ans, malgré quelques rechutes, malgré les difficultés douanières qui n'ont pas manqué, ont été une ère de prospérité et de profits pour l'industrie, le commerce et l'agriculture alsaciens. En ce moment, sous l'influence de la crise récente, les échanges se sont ralentis quelque peu, les acheteurs étrangers s'engageant difficilement. Quant aux importations, leur augmentation a été également notable, sans qu'elle suive cependant le rythme de l'augmentation des exportations. On peut estimer que, de 1923 à 1929, leur volume a doublé. Depuis le début de 1930, les importateurs marquent également une certaine hésitation,

ne sachant pas si le marché français sera épargné par la dépression économique, ou s'il sera atteint à son tour.

Les importations sont presque exclusivement des importations de matières premières. Bien qu'elles soient extrêmement diversifiées, il est néanmoins possible d'y reconnaître plusieurs groupes. Le premier se compose de denrées alimentaires, servant immédiatement dans leur état brut ou après transformation à la consommation locale. Bien que l'Alsace soit un pays de production agricole, elle ne peut néanmoins se passer d'un contingent fort important de denrées agricoles étrangères. Ce contingent — cela est évident — est fonction de la production française.

Un second groupe de matières premières intéresse toutes les industries sans distinction et donne toujours une très bonne mesure du degré de maturité industrielle d'une région. Ce sont les importations de houille, d'huile, de pétrole et de bois.

Un troisième groupe, enfin, s'explique par la structure industrielle particulière de l'Alsace, pays où l'industrie textile joue un rôle de premier plan. Ce sont les importations de coton, de laine, de jute et de pâte de bois (pour la soie artificielle).

Comme produits fabriqués, seuls les machines et produits chimiques jouent un certain rôle à l'importation; mais la place qu'ils tiennent est au fond minime par rapport à l'ensemble des produits importés. Si l'on se base sur les chiffres des importations du Bas-Rhin en 1929, les importations de matières premières pour l'industrie se rangent en tête avec 39 % environ du montant global des importations. Viennent ensuite les produits fabriqués avec 32 % et les denrées alimentaires et agricoles avec 29 %.

A l'exportation, la situation est inverse. Près de 60 % des exportations alsaciennes sont des exportations de produits fabriqués, alors que les exportations de matières premières ne s'élèvent qu'à 22 %, et celles des denrées alimentaires qu'à 18 % du total des exportations. L'industrialisation de l'Alsace est donc arrivée à un stade très avancé.

Les seules statistiques exactes que nous possédions sur le mouvement total des importations et des exportations alsaciennes, sont celles concernant le ressort de la Direction des Douanes de Strasbourg. Ce ressort comprend le Bas-Rhin et le Territoire du canton de Bitche. Pour le Haut-Rhin, aucune statistique spéciale n'est dressée. Les produits qui y sont importés ou qui en sont exportés figurent dans les statistiques générales de la France. Encore faut-il faire remarquer, qu'à partir de 1928, la statistique de la Direction des Douanes de Strasbourg ne se rapporte plus qu'au trafic de la Ville de Strasbourg, qui centralise, toutefois, la plupart des échanges

du Bas-Rhin. Cette statistique est cependant l'unique document officiel dont l'on puisse faire état (1).

### IMPORTATIONS DU RESSORT DE LA DIRECTION DES DOUANES DE STRASBOURG

| Années | Commerce général | | Commerce spécial | |
|---|---|---|---|---|
| | Quantités en tonnes | Valeur en mill. de fr. | Quantités en tonnes | Valeur en mill. de fr. |
| 1923 | 2.135.143 | 1.135,4 | 1.736.754 | 647.3 |
| 1924 | 3.079.847 | 1.640 | 2.301.287 | 853,3 |
| 1925 | 2.315.035 | 1.257,1 | 1.900.676 | 867,3 |
| 1926 | 2.774.071 | 1.956,1 | 2.041.713 | 1.395,2 |
| 1927 | 2.365.267 | 1.703,8 | 2.048.815 | 1.404 |
| 1928 | 2.115.620 | 1.539,3 | 1.928.484 | 1.351,9 |
| 1929 | 2.423.615 | 1.811,9 | 2.303.466 | 1.690 |

### EXPORTATIONS DU RESSORT DE LA DIRECTION DES DOUANES DE STRASBOURG

| Années | Commerce Général | | Commerce spécial | |
|---|---|---|---|---|
| | Quantités en tonnes | Valeur en mill. de fr. | Quantités en tonnes | Valeur en mill. de fr. |
| 1923 | 1.031.356 | 1.049.6 | 586.668 | 562 |
| 1924 | 2.201.540 | 2.974,6 | 1.480.087 | 2.209,7 |
| 1925 | 1.814.916 | 1.865,9 | 1.381.875 | 1.462,9 |
| 1926 | 2.379.056 | 2.051,2 | 1.685.220 | 1.514,2 |
| 1927 | 2.527.725 | 2.368,1 | 2.396.132 | 2.286,5 |
| 1928 | 2.828.549 | 1.528,3 | 2.635.694 | 1.336,9 |
| 1929 | 2.336.984 | 1.552,9 | 2.178.516 | 1.305,7 |

(1) Cette statistique est régulièrement publiée dans le Tableau général du commerce et de la navigation, édité par la Direction Générale des Douanes. Nous renvoyons à ce document pour le détail des importations et des exportations de chaque année. Nous devons à l'obligeance de M. le Directeur des Douanes de Strasbourg de pouvoir publier les chiffres pour 1928 et 1929.

Cette statistique appelle une observation d'ordre général. Elle comporte toutes les marchandises qui entrent de l'étranger en Alsace et sortent de l'Alsace à l'étranger. Mais ces marchandises ne restent pas toutes en Alsace et ne proviennent pas toutes de l'Alsace. Une bonne partie de ce trafic regarde d'autres régions françaises. Elle reflète d'autre part clairement la dévaluation du franc depuis 1923.

# SECTION DEUXIÈME

## Etude de quelques courants particuliers

### CHAPITRE NEUVIEME

## Le commerce des produits agricoles

L'agriculture est à la base de l'économie alsacienne. C'est donc par elle qu'il faut commencer l'étude des courants d'échange particuliers de l'Alsace.

Depuis plus d'un siècle déjà, les principaux produits agricoles cultivés en Alsace ne se vendent presque plus que sur le marché local. Il n'y a que deux cultures spéciales qui sont restées ou sont devenues de grandes cultures d'exportation et ne peuvent se passer du marché extra-alsacien: celles du houblon et la viticulture. On pourrait bien mentionner encore la culture maraîchère établie près de Strasbourg, à Colmar et à proximité de la frontière suisse, qui, de tout temps, a vendu une partie de sa production en Sarre, dans le Grand-Duché de Bade et en Suisse, la culture de l'orge, pour laquelle les paysans alsaciens et la Fédération agricole d'Alsace et de Lorraine demandent l'octroi de primes à l'exportation, en vue de décongestionner le marché national engorgé, et la culture des arbres fruitiers, où de timides essais d'exportation ont été faits les dernières années, mais n'ont pas été couronnés de succès, en raison de l'organisation défectueuse de la vente à l'é-

tranger (1). Les grandes cultures, celles du blé, du froment, du seigle, de l'avoine et des pommes de terre trouvent un débouché suffisant en Alsace même. Les cultures industrielles, celles du tabac et de la betterave à sucre, dont l'importance depuis la guerre est allée en croissant, dans la même mesure que les prix payés devenaient plus rémunérateurs, sont également purement locales. Le tabac alsacien, acheté par la Régie des tabacs à des prix fixes, est travaillé presque exclusivement dans la Manufacture Nationale des Tabacs de Strasbourg. Quant à la production de la betterave à sucre, pour laquelle la Société des Sucreries et Raffineries d'Erstein fait une propagande intense, elle va en entier à cette Société.

Cette juxtaposition de la production et des débouchés offre des avantages appréciables. Elle supprime d'une part le problème du transport qui, lorsqu'il se pose, grève toujours les produits agricoles d'une lourde charge et arrive facilement à doubler le prix d'un produit. Elle permet ensuite aux consommateurs de s'entendre à l'avance et directement avec le producteur. Les paysans alsaciens étant pour la plupart groupés dans des Syndicats professionnels, qui eux-mêmes sont fédérés dans la Fédération Agricole d'Alsace et de Lorraine, ces négociations se trouvent par là-même considérablement facilitées. C'est ce qui a fait la force de l'agriculture alsacienne et la force de certaines industries alsaciennes.

L'apport agricole de l'Alsace à la France n'a pas été très important, infiniment plus restreint que son apport industriel. On a calculé l'augmentation qui résultait du fait du retour de l'Alsace et de la Lorraine à la production agricole française. Les chiffres auxquels on aboutit sont les suivants:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Froment | Augmentation de | 2,17 % | |
| Seigle | » » | 5,61 % | |
| Orge | » » | 9,12 % | |
| Avoine | » » | 3.14 % | |
| Pommes de Terre | » » | 7,70 % | |
| Vins | » » | 1,09 % | (2) |

La France n'a pu ressentir aucune gêne de ce léger surcroît. L'agriculture alsacienne, par contre, a éprouvé plus de

(1) La province voisine de l'Alsace, la Lorraine, a poussé, par contre, à un haut degré de perfection la culture des fruits; des tonnages considérables de fraises de Woippy et de mirabelles y sont vendus chaque année tant en France qu'à l'étranger. L'Angleterre pourrait devenir un bon client des fruits alsaciens, si leur présentation et notamment leur emballage étaient plus soignés. Le Réseau d'Alsace-Lorraine s'efforce, par des conférences, la publication de notices et l'organisation d'expositions d'emballages, de développer ce trafic d'exportation.

(2) Annuaire de la Société Générale Alsacienne de Banque, année 1922.

difficultés à soutenir la concurrence des produits du Midi. Dans le cadre de l'Allemagne, elle était fort bien placée pour s'adonner à la culture des primeurs. En France, les primeurs du Midi, qui sont produits à bien meilleur compte, arrivent en Alsace avant que la saison de production ait pu commencer dans cette province. L'Alsace ayant gardé pour ses primeurs le marché allemand et le marché suisse, la transition s'est effectuée cependant assez aisément. On a même pu craindre, un certain moment, en 1926, qu'en présence des exportations massives de primeurs et de légumes alsaciens en Suisse et en Allemagne, le marché local aurait quelque peine à trouver les quantités de légumes qu'il lui fallait pour sa consommation normale. Le Conseil municipal de Mulhouse, la Chambre de Commerce de Mulhouse, ainsi que d'autres collectivités, allèrent jusqu'à demander l'interdiction complète des sorties de légumes et de primeurs. Depuis lors, ces craintes ont passé et tout est rentré dans le calme.

Le problème de l'adaptation de la production agricole alsacienne au marché français ne s'est posé en somme d'une manière sérieuse que pour les deux cultures dont nous avons dit qu'elles sont les deux seules cultures d'exportation, pour la viticulture et le houblon. Il s'est posé d'ailleurs de façon différente pour l'une ou l'autre culture. Les vins alsaciens risquaient d'être submergés par les autres vins français, tandis que la culture du houblon, qui n'avait pas à redouter la concurrence de la production française négligeable, risquait de voir se fermer les débouchés extérieurs sans lesquels elle ne pouvait vivre.

## LA VITICULTURE (1)

Dès la fin de la guerre, on se préoccupa de ce que seraient, dans le nouvel état de choses, les débouchés auxquels pouvaient prétendre les vins d'Alsace. Certains pensaient qu'on pourrait facilement les vendre sur le marché français, d'autres croyaient plutôt qu'il fallait tendre à conserver les marchés extérieurs. Voici ce qu'en disait, en 1921, un rapport du Sénateur Sarraut, au Sénat (2) :

« Au point de vue de la qualité et de la valeur,la production présente, surtout en Alsace, une variété et une distinction comparables à celles

(1) Nous remercions M. Walter, Président de l'Association des viticulteurs d'Alsace et de Lorraine, de l'entretien qu'il nous a accordé et des renseignements qu'il nous a fournis.

(2) Le sénateur de l'Aude Sarraut, chargé d'examiner le projet de loi instituant le monopole de l'alcool industriel, passa en revue à ce propos la production des principales régions viticoles françaises. Voir Annuaire de la Société Générale Alsacienne de Banque de 1922, page 18.

des vins de nos régions à grands crûs les plus voisines: la Franche-Comté, la Bourgogne et la Champagne.

Il nous appartiendra de restituer à ces vins la réputation qu'ils méritent et qu'ils avaient déjà il y a plusieurs siècles.

L'Allemagne s'est ingéniée durant l'occupation consécutive au Traité de Francfort à déprécier les crûs d'Alsace et de Lorraine pour les acheter à bon marché et les revendre très chers sous les noms de leurs similaires rhénans. Le régime de la loi française, qui protège notamment les appellations d'origine, a rendu justice aux crûs d'Alsace. D'autre part, les viticulteurs trouveront, grâce au Traité de Versailles, des possibilités de débouchés sur le marché allemand...

Désormais, les grands vins blancs d'Alsace viendront compléter la gamme étincelante des grands crûs de France. Nous n'avons qu'à révéler au monde que les meilleurs vins du Rhin, les plus abondants et les plus sûrement authentiques, sont les vins du Rhin français. Les produits des vignobles alsaciens-lorrains atteindront ainsi les prix rémunérateurs indispensables à une production orientée, par les conditions naturelles, plutôt vers la qualité et la perfection des produits que vers leur grande abondance. »

Il est inexact, ou du moins exagéré, de dire que ce sont les Allemands qui ont déprécié avant la guerre les vins alsaciens. La vérité est, qu'en raison de la législation allemande qui permettait le mouillage et le sucrage des vins (1), les vins d'Alsace étaient plus recherchés pour leur acidité que pour leurs autres qualités, la quantité de sucre qu'on pouvait y incorporer étant d'autant plus forte qu'ils étaient plus acides. En France, le mouillage était interdit, et il fut question, au lendemain de l'Armistice, d'étendre à l'Alsace cette prohibition. Certains viticulteurs alsaciens étaient partisans de l'adoption du système français, le maintien de l'ancienne législation allemande étant, à leur avis, de nature à nuire au prestige des crûs d'Alsace. Cependant, l'immense majorité des viticulteurs alsaciens et tous les négociants en vins revendiquèrent le bénéfice de cette législation locale qui, seule, permettait à la viticulture alsacienne de lutter efficacement contre la concurrence des vins du Rhin et de la Moselle et de pénétrer sur le marché français.

Il a paru immédiatement, en effet, que c'était une utopie que de vouloir imposer le vin d'Alsace en France à la place d'autres crûs français; la faible teneur en alcool et le bouquet des vins d'Alsace, tout différent de celui des vins du Midi, s'y opposait. Tout ce qu'on pouvait espérer, c'était de déplacer les vins du Rhin, dont des quantités assez importantes étaient consommées avant la guerre en France. Mais, pour cela, il était indispensable que les vins d'Alsace jouissent des mêmes avantages que les vins allemands et que le mouillage et le sucrage continuent à être autorisés. Aussi la loi locale fut-elle maintenue sous ce rapport. Cependant, le sucrage a été rendu, sinon

(1) Le mouillage, c'est-à-dire l'adjonction de sucre après que le vin a été étendu d'eau; le sucrage, c'est-à-dire l'adjonction de sucre au vin tel qu'il a été récolté.

plus difficile, du moins plus onéreux par la création d'une taxe sur le sucre employé, qui a eu pour effet qu'une partie des vins d'Alsace est désormais vendue sans être mouillée ou sucrée.

Pour que les crûs d'Alsace fussent à même de supporter la comparaison avec les vins du Rhin, il fallait ensuite qu'un sérieux effort fût accompli pour relever leur qualité qui avait jusqu'alors été quelque peu négligée au profit de la quantité. La dépréciation du vignoble alsacien, le remplacement des ceps fins par des ceps plus grossiers, mais à production abondante, avait déjà commencé avant 1870 (1). Il avait continué après 1870, les vins français communs ne pouvant plus pénétrer que fort difficilement en Alsace. On vit à ce moment des paysans de la plaine planter des vignes en des endroits où, depuis le Moyen-Age, on n'en avait plus vu. Après la guerre, les vignes de la plaine ont été arrachées et les cépages acides remplacés par d'autres: des Sylvaner, Traminer, Riesling, etc. Une partie seulement des anciens cépages a été conservée pour la consommation locale. De grands progrès ont également été accomplis dans le traitement du vin. Les vins fins d'Alsace ne le cèdent, en ce moment, en rien aux crûs les plus réputés de la vallée du Rhin. L'Association des Viticulteurs d'Alsace soutient efficacement ces efforts en plantant des vignes d'essai, en améliorant la qualité des cépages et en distribuant des primes.

Pendant ce temps, le Syndicat des négociants en vins viticulteurs du vignoble alsacien fonda en 1921 une Société Anonyme: « Les Grands Crûs d'Alsace », ayant son siège à Paris, et possédant l'exclusivité de la vente en France des récoltes des membres du Syndicat. Cette Société a créé à Paris, sous la forme d'un restaurant alsacien, un magasin de vente et de dégustation (2). Les vins, mis en vente sous le nom « d'Alsace Monopole », sont contrôlés par une commission de dégustation qui s'assure de leur qualité.

La Société des Grands Crûs d'Alsace a, jusqu'à présent, réalisé d'assez beaux bénéfices; son bilan se solde par un excédent d'actif de 14.250 francs en 1923, de 97.872 francs en 1925, de 347.181 francs en 1927 et de 202.804 francs en 1929, ce qui prouve que le travail accompli par la viticulture alsacienne n'a pas été accompli en vain. L'entente existant entre viticulteurs et négociants en vins a contribué pour beaucoup dans les résultats obtenus. Leur union a été définitivement scellée en 1930, l'Association des Viticulteurs d'Alsace et de Lorraine et le Syndicat des Négociants en vins d'Alsace et de Lorraine ayant créé au-dessus de leur association un organisme commun nouveau.

---

(1) Voir INFRA, page 19.

(2) « A la Cigogne », 17, rue Duphot (11e arr.).

La mode aidant, les demandes de vins d'Alsace ont été très fortes en France au début. Elles se maintiennent à l'heure actuelle. Les vins d'Alsace se vendent surtout dans la région parisienne. Le débouché français qui a été créé peut être considéré comme régulier et susceptible de développement. C'est un bel exemple de ce que peuvent obtenir, même dans un milieu défavorable, la ténacité et une organisation méthodique.

Les exportations des vins d'Alsace à l'étranger ont évidemment subi toutes les fluctuations de la politique douanière des Etats importateurs. L'Allemagne est restée le principal débouché extérieur. Elle achetait avant la guerre près de 200.000 hectolitres de vins d'Alsace sur une production moyenne de 600.000 hectolitres. Après la guerre, les ventes en Allemagne demeurèrent fort importantes jusqu'au 10 janvier 1925, grâce au régime d'exportation en franchise institué par le Traité de Versailles. Les quantités de vins qui purent ainsi pénétrer en Allemagne, sous le bénéfice de l'article 68 du Traité de Paix, ont été les suivantes:

| Années | Récoltes | Exportations en Allemagne |
|---|---|---|
| — | — | — |
| 1920 | 581.126 hl. | 109.621,3 hl. |
| 1921 | 324.586 » | 62.795,5 » |
| 1922 | 1.211.180 » | 12.859,9 » |
| 1923 | 222.850 » | 141.509,3 » |
| 1924 | 69[illegible].620 » | 203.749.5 » |

Après le 10 janvier 1925, les exportations tombèrent rapidement ; leur valeur passe de 12.692.000 marks en 1924 à 2.295.000 marks en 1925, à 91.000 marks en 1926 et à 473.000 marks en 1927. On reconnaît très bien ici l'effet des tarifs prohibitifs introduits en Allemagne à partir de 1925. Les exportations de vins alsaciens en Allemagne n'ont guère augmenté sous l'effet de l'accord commercial franco-allemand du 17 août 1927. Nous avons déjà expliqué qu'il fallait en rechercher la cause dans la différence de traitement que subissent à leur entrée en Allemagne les vins en fûts et les vins en bouteilles, les premiers ne payant qu'un droit de 45 marks aux 100 kilos, tandis que les seconds, à poids égal, sont assujettis à un droit de 120 marks (1). La viticulture alsacienne s'étant outillée depuis la guerre pour produire de préférence des vins en bouteilles, on comprend qu'elle éprouve une gêne sérieuse par ce tarif douanier. En ce moment, les Allemands achètent cependant encore toujours un contingent assez élevé de vins de marque, de vins de coupage et de vins à distiller alsaciens.

(1) Voir INFRA, page 89.

La Suisse, et notamment la région de Bâle, est resté également un bon client de la viticulture alsacienne. Elle achète surtout du vin nouveau.

Quant à la Belgique et au Luxembourg, où les droits sur l'entrée des vins en bouteilles sont, comme en Allemagne, très élevés, les ventes de vins alsaciens rencontrent d'assez grandes difficultés. Ces derniers temps, les négociants alsaciens y envoient les vins d'Alsace en fûts, pour être mis sur place en bouteilles.

Immédiatement après l'Armistice, le commerce alsacien essaya d'exporter des crûs d'Alsace en Angleterre. Ces essais n'eurent cependant pas un très grand succès, peut-être parce que des fautes furent commises au début, des vins de qualité plutôt moyenne ayant été vendus à des prix très élevés. Les vins allemands sont d'ailleurs solidement implantés en Angleterre et il paraît difficile de les en déloger.

Enfin, l'exportation dans les Colonies françaises promet de devenir intéressante.

Malgré ces débouchés en vieille France et à l'étranger, le gros de la production alsacienne est cependant encore toujours vendu en Alsace même, principalement dans le Haut-Rhin. Suivant l'estimation de M. Walter, Président de l'Association des Viticulteurs d'Alsace et de Lorraine, l'Alsace consomme à peu près les deux tiers de sa récolte annuelle, l'autre tiers étant vendu, soit à l'intérieur de la France, soit à l'étranger. C'est donc à peu près la même proportion que celle d'avant la guerre.

La consommation alsacienne dépasse d'ailleurs sensiblement la production. L'appoint de vins est fourni par les vins du Midi, les vins d'Algérie et de faibles quantités de vins d'Espagne et d'Italie (1). Les vins d'Algérie et du Midi sont transportés, ou bien par voie ferrée, ou bien par la voie rhénane (2). Les viticulteurs alsaciens se plaignent de ce que de trop grandes facilités soient accordées à ces vins, qui sont vendus en Alsace à des prix inférieurs de 6 à 7 francs par hectolitre à ceux des crûs alsaciens les moins chers. Depuis le 1er janvier 1930, les tarifs de chemins de fer ont été abaissés pour les vins en fûts ayant à parcourir une distance dépassant 200 kil., ce qui facilite l'écoulement des vins du Midi et des vins algériens en Alsace et grève d'une charge relativement lourde les vins d'Alsace qui, en règle générale, ne sont pas transportés dans une zone atteignant 200 kil. Les viticulteurs alsaciens ont demandé, à différentes reprises, la dernière fois le 4 mai 1930, l'extension de ce bénéfice aux transports à courte distance. La

(1) Le coupage des vins importés étant interdit, la principale raison de l'importation des vins d'Espagne et d'Italie a cessé.

(2) Voir Corvez, Strasbourg, Port de rédistribution pour le vin, dans la Navigation du Rhin, 15 juillet 1924.

consommation de vins rouges du Midi et de l'Algérie l'emporte déjà sur celle des vins blancs du pays, et il est à craindre que le mouvement ne s'accentue encore par la suite.

La superficie du vignoble alsacien a baissé depuis la guerre de 22.494 hectares en 1913 à 18.200 hectares en 1929. Cette diminution de superficie s'explique par la disparition progressive des cépages communs. Elle est particulièrement sensible à partir de 1924.

## LE HOUBLON

Si la viticulture alsacienne a pu retrouver, dans le cadre de l'économie française, l'équilibre nécessaire à toute production, il n'en a pas été de même pour la culture alsacienne du houblon (1), qui représente les deux tiers de l'ensemble de la culture houblonnière française.

Depuis 1918, elle a passé par des hauts et des bas. La production moyenne des années 1910 à 1913 s'était élevée à 36.884,7 quintaux; 17.820 quintaux, soit la moitié de la récolte, étaient vendus en Allemagne. Le reste de la production allait en Belgique, dans le Nord et dans le Nord-Est de la France et en Angleterre; une faible partie seulement restait en Alsace. La culture du houblon était donc une culture d'exportation type. Qu'en est-il advenu depuis la guerre?

De même que les vins d'Alsace, le houblon d'Alsace continua provisoirement à pouvoir s'exporter en Allemagne jusqu'à la cessation du régime d'exportation en franchise douanière.

**Exportations de houblons alsaciens en Allemagne jusqu'en 1924**

| Années | Production | Exportations en Allemagne |
|---|---|---|
| 1920 | — | — |
| 1921 | 17.897 quint. | 5.080 quint. |
| 1922 | 22.860 » | 5.985 » |
| 1923 | 12.234 » | 8.282 » |
| 1924 | | 11.763 » |

Après la cessation de l'exportation en franchise, les ventes en Allemagne baissèrent d'année en année:

---

(1) La plupart des renseignements sur le commerce du houblon nous ont été fournis par M. Urban, Président du Syndicat de Planteurs de Houblons d'Alsace, et par M. Sylvain Lévy, Président du Syndicat des Négociants en Houblon d'Alsace et de Lorraine.

EXPORTATIONS DE HOUBLONS ALSACIENS EN ALLEMAGNE APRÈS 1925

| Années | Production | Exportations en Allemagne | Valeur de l'exportation en Marks |
|---|---|---|---|
| 1925 | 24.244 quintaux | 12.372 quintaux | 10.696.000 Mk. |
| 1926 | 23.123 » | 8.937 » | 7.086.000 » |
| 1927 | 32.863 » | 1.408 » | 138.000 » |

L'importance des exportations jusqu'en 1925 s'explique aussi en partie par le fait que l'Allemagne, pendant la guerre, avait arraché la plus grande partie de ses plantations houblonnières pour cultiver des denrées de première nécessité. En 1927, les plantations allemandes ayant été à peu près entièrement reconstituées, l'Allemagne n'était plus, comme avant, obligé d'avoir recours aux houblons alsaciens (1). Une autre raison, d'ordre douanier, a mis un frein aux exportations de houblons en Allemagne. Le Traité de commerce franco-allemand du 17 août 1927 a frappé les houblons alsaciens à leur entrée en Allemagne d'un droit de 60 marks, soit de 360 francs aux 100 kilos. En ce moment, les ventes de houblons alsaciens en Allemagne sont évaluées par le Syndicat des négociants en houblons d'Alsace et de Lorraine à 7.000 quintaux par an. Elles se seraient donc relevées par rapport à l'année 1927, mais il est probable que ce relèvement sera de courte durée. Cette estimation paraît d'ailleurs exagérée.

Les exportations en Belgique ont diminué par rapport à celles d'avant-guerre. L'Alsace a d'autre part perdu deux débouchés qui, autrefois, étaient très intéressants: d'une part l'Angleterre, qui a frappé les importations de houblons étrangers d'un droit prohibitif de 1.000 francs les 100 kilos, et les Etats-Unis, où la consommation de bière forte est interdite.

En revanche, les ventes en vieille-France sont devenues un peu plus importantes. Alors qu'avant la guerre, les brasseurs de l'Est et du Nord-Est qui représentent, sans doute, presque toute la brasserie française, employaient seuls les houblons d'Alsace, les ventes s'étendent maintenant à tout le territoire. Une partie notable de la production houblonnière de l'Alsace est absorbée aujourd'hui par la brasserie française, ce qui n'était pas le cas avant la guerre.

Les exportations globales de houblons alsaciens ont régulièrement baissé depuis la guerre. Voici la statistique de ces exportations pendant les dernières années pour le Bas-Rhin, le

(1) En 1926, par suite des dégâts causés à ses plantations, par le mildiou, l'Allemagne n'a récolté que 30.000 quintaux, alors que normalement elle en consomme 125.000. Elle a donc dû importer encore du houblon alsacien. Par contre, en 1929, où sa production était très forte, elle n'a presque pas importé de houblons étrangers.

Haut-Rhin n'entrant pas en ligne de compte en raison de sa faible production:

| Années | Commerce général | | Commerce spécial | |
|---|---|---|---|---|
| — | Quint. métr. | 1.000 Frs. | Quint. métr. | 1.000 Frs. |
| | — | — | — | — |
| 1924 | 43.996 | 12.904 | 43.118 | 12.667 |
| 1925 | 32.154 | 121.004 | 31.610 | 119.644 |
| 1926 | 22.956 | 122.199 | 22.402 | 120.747 |
| 1927 | 11.835 | 24.654 | 11.788 | 24.519 |
| 1928 (1) | 4.544 | 9.573 | 4.378 | 9.274 |
| 1929 (1) | 7.591 | 2.671 | 7.186 | 2.330 (2) |

De tout temps, l'Alsace, qui ne consomme cependant qu'une faible partie de sa récolte en houblon, a importé du houblon étranger. Les brasseurs reprochent en effet, nous l'avons déjà dit, aux houblons alsaciens de donner à la bière un goût un peu trop amer lorsqu'il est employé seul. Ils le mélangent donc avec du houblon allemand et, depuis la guerre, avec du houblon tchécoslovaque. En 1913, 7.480 quintaux de houblons étrangers pénètrent en Alsace, sans parler des 8.920 quintaux de houblons lorrains qui furent vendus en Alsace. De ces 7.480 quintaux, 3.340 venaient d'Allemagne, 2.520 de Belgique et 1.920 d'autres pays. Ces importations ont continué après la guerre. Les chiffres ne nous en sont connus que pour le Bas-Rhin.

| Années | Commerce Général | | Commerce spécial | |
|---|---|---|---|---|
| — | Quint. métr. | 1.000 Frs. | Quint. métr. | 1.000 Frs. |
| | — | — | — | — |
| 1923 | 5.671 | 5.671 | 5.385 | 5.385 |
| 1924 | 7.081 | 11.117 | 5.441 | 8.542 |
| 1925 | 6.324 | 15.810 | 5.769 | 14.423 |
| 1926 | 3.534 | 9.259 | 3.156 | 8.269 |
| 1927 | 11.721 | 24.378 | 11.352 | 23.612 |
| 1928 (3) | 10.013 | 19.591 | 8.794 | 16.982 |
| 1929 (3) | 11.706 | 16.891 | 12.320 | 17.141 (4) |

(1) Les chiffres de 1928 et de 1929 sont incomplets. Ils ne se rapportent qu'au trafic fait par Strasbourg.

(2) Tableau général du Commerce et de la Navigation, année 1923 et suivantes.

(3) Même remarque que sous n° 1.

(4) Tableau général du Commerce et de la Navigation, année 1923 et suivantes.

En 1929, le Tableau général du Commerce et de la Navigation indique un commerce spécial qui dépasse en poids et en valeur le commerce général. Nous nous bornons à relever cette contradiction que nous avons vainement cherché à expliquer.

La majeure partie du houblon importé provient de la Tchécoslovaquie. Sur les 14.013 quintaux de houblons importés en 1929 dans tout le Bas-Rhin, 8.865 quintaux étaient originaires de Tchécoslovaquie, 2.491 d'Allemagne, 1.939 de Yougoslavie et 719 de Pologne.

La situation des planteurs de houblons alsaciens n'est donc, à l'heure actuelle, rien moins que favorable. Elle a même paru à certains désespérée, à moins que le Gouvernement n'intervienne et n'édicte des dispositions exceptionnelles pour sauver cette culture menacée. D'après la Fédération Agricole d'Alsace et de Lorraine, ces mesures devraient consister dans l'élévation des tarifs de douane sur l'importation des houblons étrangers de 125 à 400 fr. et dans l'obligation, imposée aux brasseurs français, d'employer au moins 75 % de houblons français. Les brasseurs alsaciens, de même que ceux de l'Est de la France, se sont élevés très énergiquement contre l'adoption de pareilles mesures qui, d'après eux, auraient pour unique effet de permettre aux bières étrangères de concurrencer victorieusement, même en France, les bières françaises. Le Gouvernement paraît peu disposé, de son côté, à élever les droits de douane sur les houblons étrangers, droits qui ont été consolidés par la convention commerciale conclue le 2 juillet 1928 avec la Tchécoslovaquie (1) ; une élévation de ces droits provoquerait la dénonciation de toute la convention. La France s'est, de plus, engagée, en 1930, à Genève, à ne pas augmenter pendant un délai minimum d'un an, ses taxes douanières. Par contre, on a promis aux planteurs de houblons de contraindre les brasseurs à employer un certain pourcentage de houblon français. On attend avec impatience en Alsace le dépôt du projet de loi à la Chambre qui doit édicter cette obligation.

La crise que traverse la culture du houblon n'est pas particulière à l'Alsace. Les planteurs allemands, tchécoslovaques et yougoslaves traversent les mêmes difficultés. Il y a eu, grâce aux hauts prix payés dans tous les pays en 1925 et en 1926 — en Alsace, le quintal métrique de houblon valait en 1926 6.000 francs, tandis qu'en 1929, il n'en valait plus que 120,— une augmentation des surfaces cultivées en houblon et une surproduction de houblon dont les effets se font sentir maintenant. La quantité de houblon récoltée en 1929 aurait suffi à couvrir la consommation mondiale pendant deux années et demie, alors que le houblon ne peut se conserver tout au plus que pendant un an et demi (2). C'est pourquoi, à notre avis, l'on aurait tort de vouloir résoudre la crise par des mesures douanières ou une défense d'employer du houblon étranger. Jamais aucune crise agricole n'a été supprimée par le protectionnisme. Le

(1) Voir page 91.
(2) Lettre des Brasseurs de l'Est de la France au Gouvernement.

seul remède consistera dans la diminution de la superficie des houblonnières. Il frappera durement l'Alsace qui n'a suivi que faiblement le mouvement des autres pays et qui a déjà, par rapport à l'avant-guerre, diminué d'un quart la superficie de ses houblonnières (1).

## LE COMMERCE DES CEREALES

Le commerce des céréales qui se fait en Alsace ne se base pas, comme celui du vin et du houblon, sur la production locale. Celle-ci, sans être négligeable, ne suffirait cependant de loin pas, nous l'avons déjà dit, à alimenter un courant d'exportation suivi.

Il faut seulement faire exception pour l'orge alsacienne qui, certaines années, en 1927, par exemple, s'est vendue en grosses quantités en Suisse, en Saxe et en Belgique. Mais, à l'heure actuelle, ces exportations ont presque entièrement cessé. Le commerce des céréales est donc essentiellement en Alsace un commerce d'importation et de distribution, lié intimement au port de Strasbourg et à l'existence, dans ce port, de puissantes minoteries. Bien qu'il remonte à peine à une trentaine d'années, il joue un rôle de premier plan dans l'économie alsacienne. Par sa valeur, il se place en tête des importations dans les deux départements du Rhin, et il forme un des principaux éléments d'activité de la Bourse de Commerce de Strasbourg. Son importance résulte déjà du fait que les usages-types publiés en 1923 par la Bourse de Commerce de Strasbourg, destinés à donner un statut nettement défini au commerce de blé avec la Belgique, la Suisse, le Luxembourg et l'Allemagne, ont été également adoptés par la Bourse des Grains de Paris.

Le blé importé vient presque exclusivement de l'Argentine, du Canada et des Etats-Unis, l'avoine de l'Argentine et, dans une faible proportion, de la Tunisie et de l'Allemagne, l'orge du Maroc et de la Pologne, le seigle de l'Allemagne, le maïs de l'Argentine et de l'Indochine, le malt de la Tchécoslovaquie et de l'Allemagne, le riz de l'Indochine et des Colonies Néerlandaises (2).

---

(1) En 1913, 3.951 hectares servaient en Alsace à la culture du houblon; en 1925, il n'y avait plus que 2.450 hectares et en 1929 3.055 hectares plantés en houblon.

(2) Voici quelques données numériques relatives aux importations de céréales en commerce spécial faites dans le Bas-Rhin en 1929:
Avoine: Argentine, 134.766 qm.; Tunisie, 10.393 qm.; Allemagne, 10.328 qm. — Orge: Maroc, 27.074 qm.; Pologne: 13.389 qm. — Seigle: Allemagne, 23.044 qm. — Maïs: Argentine, 316.157 qm.; Indochine, 63.817 qm. — Malt: Tchécoslovaquie, 3.090 qm.; Allemagne, 1.592 qm. Riz: Indochine, 10.823 qm.; Hollande, 2.287 qm.

Les importations de céréales se sont développées sensiblement par rapport à la période d'avant-guerre. Alors, qu'en 1913, 516.798 tonnes de céréales étaient entrées au port de Strasbourg, le tonnage atteint en 1929 est de 614.459. La progression est continue.

IMPORTATIONS DE CÉRÉALES DANS LE PORT DE STRASBOURG

| Années | Pays d'origine | | | Total |
|---|---|---|---|---|
| | Belgique et Hollande | Allemagne | Suisse | |
| 1925 | 332.543 t. | 14.017 t. | 299 t. | 346.859 t. |
| 1926 | 382.055 » | 20.695 » | 268 » | 403.018 » |
| 1927 | 518.771 » | 9.825 » | 10 » | 538.748 » |
| 1928 | 569.614 » | 52.272 » | | 621.886 » |
| 1929 | 562.676 » | 51.783 » | | 614.459 » |

La moitié environ des céréales importées sont destinées à la consommation locale; l'autre moitié est réexpédiée, principalement vers la Suisse. C'est ce qui explique la différence considérable existant entre la statistique du Commerce général et celle du Commerce spécial des céréales, la première comprenant toutes les importations, même celles faites en transit, la seconde ne comprenant que les importations faites pour le marché local.

Voici cette statistique pour le Bas-Rhin:

IMPORTATIONS DE CÉRÉALES DANS LE BAS-RHIN

| Années | Commerce Général | | Commerce Spécial | |
|---|---|---|---|---|
| | Quint. métr. | 1.000 Frs. | Quint. métr. | 1.000 Frs. |
| 1923 | 2.828.153 | 200.163 | 1.105.883 | 72.885 |
| 1924 | 2.769.340 | 212.258 | 738.236 | 60.901 |
| 1925 | 1.836.682 | 206.690 | 598.906 | 62.216 |
| 1926 | 1.966.661 | 311.875 | 561.967 | 70.359 |
| 1927 | 4.066.109 | 598.075 | 2.266.643 | 336.436 |
| 1928 | 2.779.778 | 396.966 | 1.861.692 | 265.010 |
| 1929 | 3.455.951 | 428.182 | 2.825.103 | 354.126 |

Cette différence est encore plus sensible si on consulte la statistique des exportations du Bas-Rhin.

EXPORTATIONS DE CÉRÉALES DU BAS-RHIN

| Années | Commerce Général | | Commerce Spécial | |
|---|---|---|---|---|
| — | Quint. métr. | 1.000 Frs. | Quint. métr. | 1.000 Frs. |
| 1923 | 972.213 | 85.173 | 2.192 | 191 |
| 1924 | 1.124.461 | 29.350 | 3.445 | 597 |
| 1925 | 882.922 | 113.296 | 11.656 | 1.120 |
| 1926 | 956.283 | 165.520 | 14.459 | 1.887 |
| 1927 | 289.566 | 42.527 | 58.393 | 6.845 |
| 1928 | 740.654 | 112.499 | 92.444 | 12.094 |
| 1929 | 636.187 | 95.788 | 4.675 | 5.595 (1) |

La Suisse reçoit, chaque année, par chemin de fer, de 100.000 à 200.000 tonnes de céréales en provenance du port de Strasbourg, auxquels il faut ajouter encore les céréales transportées sur le canal du Rhône au Rhin et sur le canal de Huningue. Avant la création du port de Strasbourg, ce trafic passait entièrement par Mannheim et le Grand-Duché de Bade. On voit donc quelles profondes modifications le port de Strasbourg a apportées aux courants commerciaux de l'Alsace.

(1) Voir les remarques précédentes au sujet des années 1928 et 1929. Les chiffres du tableau général du Commerce et de la Navigation sont inférieurs à ceux du trafic du port de Strasbourg, la statistique de ce trafic comportant des importations ne figurant pas dans la statistique douanière.

CHAPITRE DIXIEME

# Les débouchés des industries alimentaires

Les industries alimentaires de l'Alsace ont toutes été fondées originairement sur la production agricole de la province. Pour partie, elles s'en sont affranchies à mesure que leurs débouchés s'étendaient et que leur production s'accroissait. Ainsi, la meunerie alsacienne, qui peut servir de type à cette évolution, ne tire plus qu'une partie minime des céréales qu'elle moud du pays même.

Ces industries dépendaient en 1913 presque toutes, dans une mesure plus ou moins grande, sauf l'industrie de la bière, du marché allemand. Certaines, comme les fabriques de conserves et les distilleries, vendaient 80 à 90 % de leur production en Allemagne. Pour d'autres, l'industrie meunière et l'industrie des pâtés de foies gras principalement, le marché allemand représentait également le débouché le plus important.

Elles eurent donc beaucoup de peine, — en faisant toujours exception pour la brasserie et en une certaine mesure également pour la meunerie — à s'adapter au marché français. Tant que dura l'exportation en franchise en Allemagne, les industries alimentaires eurent le pourcentage le plus élevé de ventes par rapport à celles d'avant-guerre. Pour les liqueurs, ce pourcentage atteignit même de 80 à 90 %. Après le 10 janvier 1925, les industries alimentaires traversent en Alsace une crise. Pour plusieurs maisons, cette crise fut assez sévère et ne put être résolue que par des réductions de capital et la suppression des fabrications qui avaient cessé d'être lucratives. Elle se traduisit pour toutes par une diminution de bénéfices.

En ce moment, l'équilibre est de nouveau à peu près rétabli, mais beaucoup de branches de l'industrie alimentaire n'ont pas encore retrouvé leur ancienne activité. Une seule a cependant gagné par le retour de l'Alsace à la France: les Sucreries et Raffineries d'Erstein, qui jouissent maintenant d'un vérita-

ble monopole sur le marché alsacien. D'autre part, la séparation de l'Allemagne a permis de créer à Strasbourg une importante fabrique de levure qui vend ses produits dans toute la France, et même à l'étranger, en Angleterre et en Espagne.

Deux industries priment, dans le groupe des industries alimentaires, de loin les autres: d'une part l'industrie de la bière et d'autre part l'industrie meunière. Nous avons déjà dit qu'elles n'ont pas partagé le sort des autres industries alimentaires et qu'elles ont pu s'intégrer facilement au marché français.

Pour les brasseries, cela se comprend aisément. Rappelons qu'avant la guerre, l'Alsace et la Lorraine produisaient environ 1.300.000 hectolitres de bière et qu'elles en consommaient environ 1.800.000 hectolitres. La différence était couverte par des importations de bière allemande. Les exportations des brasseries alsaciennes étaient assez faibles et se montaient à 40.000 hect. par an à peu près, dont un peu plus d'un quart, en Allemagne (1). Après la guerre, la brasserie alsacienne se trouva débarrassée d'un coup de la concurrence allemande. Dès 1923, les chiffres de la production de 1913 ont été atteints. Depuis lors, ils ont été considérablement dépassés, et il est probable que d'ici un ou deux ans, la production de 1913 aura triplée.

PRODUCTION DE LA BIÈRE EN ALSACE ET EN LORRAINE

| | |
|---|---|
| 1913 | 1.300.000 hect. |
| 1923 | 1.400.000 » |
| 1924 | 1.600.000 » |
| 1925 | 2.000.000 » |
| 1926 | 2.220.000 » |
| 1927 | 2.400.000 » |
| 1928 | 2.800.000 » |
| 1929 | 3.000.000 » |

La production des brasseries françaises, autres que les brasseries alsaciennes et lorraines, ayant, dans le même laps de temps, diminué, passant de 16.000.000 hectolitres en 1913 à 14.300.000 hectolitres en 1928, on pourrait s'attendre à ce que les brasseries alsaciennes accusent un chiffre important de ventes en Vieille-France.

Il n'en est cependant rien. Presque toutes les bières alsaciennes sont vendues dans un rayon qui ne dépasse guère 100 kilomètres. Les raisons de ce fait sont à rechercher dans l'élévation des frais de transport qui rendent prohibitives les ventes lointaines. Ces frais de transport frappent non seulement la bière, mais aussi l'emballage, qui représente, à cause de l'épaisseur qu'il faut donner aux parois des fûts, à peu près 120 %

(1) Voir page 49.

du poids de bière transporté (1). D'autre part, la vitesse des trains est trop faible pour que la bière arrive dans des conditions suffisantes de fraîcheur dans les parties éloignées du territoire français. Il est donc fort difficile aux brasseries alsaciennes de concurrencer les nombreuses petites brasseries régionales établies en France. Tout au plus peuvent-elles s'introduire dans les grands centres, mais, jusqu'à présent, les débouchés se sont limités à peu près à la région parisienne.

En revanche, les brasseries alsaciennes sont également protégées, en Alsace même, par les mêmes facteurs, contre la concurrence des brasseries de l'Est. Plusieurs de ces brasseries ont cherché à prendre pied en Alsace: il semble que le succès n'ait pas, somme toute, correspondu à leur attente et que leurs ventes restent, depuis un certain nombre d'années, stationnaires (2). Il en a été de même pour les brasseries du Territoire de la Sarre qui peuvent, grâce à la communauté douanière existante entre la Sarre et la France, exporter librement leurs bières en France. Après un effort d'expansion énergique, accompli il y a quelques années, elles ont, semble-t-il, renoncé à élargir leur clientèle en Alsace (3).

La bière allemande ne peut plus pénétrer en Alsace, du moins pas de manière à causer une gêne sérieuse aux brasseries alsaciennes. Depuis l'accord franco-allemand du 17 août 1927, elle est grevée à son entrée en France d'un droit de 97 francs l'hectolitre. Son prix de revient étant, par ailleurs, beaucoup plus élevé que celui de la bière alsacienne, elle doit être vendue quatre fois plus chère que les meilleures bières alsaciennes. Aussi les essais tentés en 1927 par les brasseries de Munich de s'implanter à nouveau sur le marché alsacien, n'ont-ils pas eu de suite.

Les brasseries alsaciennes n'exportent, elles non plus, presque plus de bière, sauf en Belgique.

Un mouvement se dessine en ce moment pour accentuer encore le caractère d'industrie locale que possède déjà la brasserie alsacienne. Il est question d'une entente entre brasseurs du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, entente dont le but serait de répartir l'Alsace en zones d'influence, le Haut-Rhin restant réservé aux brasseurs du Haut-Rhin et le Bas-Rhin aux brasseurs du Bas-Rhin. Parallèlement à ce mouvement, il s'en poursuit un autre qui pousse les brasseries vers la concentration. Cette con-

---

(1) Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce de Mulhouse 1926, page 136.

(2) Citons, parmi ces brasseries, la Brasserie de Champigneulles et les brasseries dépendant de son groupe.

(3) La Walsheim Brauerei A. G., dans laquelle un groupe français est fortemnet intéressé, et la Aktienbrauerei Merzig se sont particulièrement signalés par leur propagande intense en Alsace comme dans les autres régions de la France.

centration est déjà assez avancée dans le Bas-Rhin; dans le Haut-Rhin, elle se poursuit sous la conduite des Malteries de Franche-Comté et du Haut-Rhin qui ont absorbé en 1930 la Brasserie de Lutterbach et les Grandes Brasseries et Malteries de Sochaux et sont sur le point d'absorber les Grandes Brasseries et Malteries de Colmar. Lorsque le regroupement actuellement en cours sera terminé, on se trouvera en présence de deux puissants blocs qui pourront peut-être, avec succès, entreprendre la conquête du marché français.

A l'opposé de la brasserie, la meunerie alsacienne exportait avant la guerre un tiers de sa production en Allemagne (1). Elle ne trouvait pas de conditions très favorables en France en raison de la réglementation très sévère qui pesait, après la guerre, sur l'industrie meunière française. Jusqu'au 15 mai 1921, les minoteries d'Alsace durent se contenter de travailler à façon pour l'état et limiter leurs ventes à l'Alsace et à la Lorraine. Elles ne purent reprendre leur liberté d'action qu'à partir de cette date. Il est facile de poursuivre, depuis lors, dans les rapports annuels de la plus grande entreprise meunière alsacienne, des Grands Moulins de Strasbourg, le développement de ses débouchés. Citons des extraits des rapports des années 1921, 1924, 1928 et 1929, qui marquent autant d'étapes de l'évolution.

Et d'abord le rapport de 1921:

« Comme avant la guerre nous écoulions à peu près un tiers de notre production en Allemagne, nous avons été sensiblement atteints par ces nouvelles difficultés (la baisse du mark, qui a empêché les exportations en Allemagne) et nous avons dû nous occuper d'une manière encore plus intense que jusqu'alors de trouver de nouveaux débouchés dans l'ancienne France. Ces débouchés, nous les avons acquis aujourd'hui, presque entièrement, grâce à la bonne qualité de nos produits et à notre organisation commerciale, malgré que nous nous soyons trouvés en face d'une grande concurrence, composée autant des grands moulins de l'intérieur que des nombreux moulins régionaux, ces derniers étant plus favorisés que nous pour l'achat des blés indigènes par leur situation géographique. »

En 1924, nous passons à la seconde phase:

« Nos approvisionnements sont constitués en grande partie de blés indigènes dont le prix de revient est sensiblement inférieur à celui des blés exotiques. Mais l'Alsace, n'ayant qu'une très faible production, nous nous trouvons dans l'obligation de faire venir des grands centres producteurs 90 % environ des blés indigènes qui se trouvent grevés de frais de transport s'élevant à 5 et 6 francs par 100 kilos; de ce fait, nous nous trouvons dans une situation d'infériorité vis-à-vis des moulins située dans des centres de production de blés ou à proximité de ceux-ci. Par rapport à ces moulins, ceux de Strasbourg supportent le

(1) Voir Laufenburger: Cours d'économie alsacienne, page 152 et suivantes.

double désavantage de frais supplémentaires pour le transport des farines vers des régions voisines de celles d'où proviennnet les blés.

Cet état de choses s'étant encore aggravé ces derniers temps, par suite des augmentations successives des tarifs de transport, il était donc de toute nécessité que nous soyons à même d'approvisionner notre clientèle des régions éloignées par d'autres moulins...

C'est donc plus que jamais pour nous une nécessité de faire tous nos efforts pour satisfaire notre clientèle des régions plus immédiates qui, malgré la grande concurrence qui nous est faite par les moulins des autres régions, nous reste fidèle; mais il est non moins indispensable que nous maintenions et développions même nos exportations pour conserver à notre usine de Strasbourg une activité suffisante.

Les exportations ne sont possibles que grâce aux blés exotiques que nous recevons en admission temporaire par la voie du Rhin. Notre situation dans le port de Strasbourg et le fait que nous pouvons compter aujourd'hui sur une navigation française à la hauteur de sa tâche, nous mettent à même de concurrencer dans l'Europe Centrale les moulins des autres pays...

La structure économique de la France et la décentralisation nécessitée par l'augmentation des tarifs de transport sont les causes fondamentales de notre expansion dans les autres régions; elle s'accentue du fait de la situation générale qui incite nombre de meuniers à vendre leurs usines ou à chercher des participations. »

Pendant cette année 1924, les Grands Moulins de Strasbourg, par transformation d'entreprises déjà existantes en Vieille-France, créèrent les Grandes Minoteries Dijonnaises à Dijon au capital de 3.500.000 francs, les Grands Moulins de Marseille à Marseille au capital de 10 millions et les Grands Moulins de Toulouse à Toulouse au capital de 1 million. Précédemment déjà, ils avaient fondé, en 1921, dans les environs de Paris, les Grands Moulins de Pantin-Paris et pris, en 1923, des intérêts dans la Bliesmühle A. G. au capital de 2 millions, située en Sarre. En 1925, les Grands Moulins de Strasbourg constituent les Grands Moulins Lyonnais à Lyon, au capital de 5 millions, et les Grands Moulins du Nord à Valenciennes, au capital de 6 millions.

En 1928 et en 1929, les rapports constatent que les efforts ont été couronnés de succès.

«Nos affaires dans les départements recouvrés, dit le rapport de 1928, ont gardé toute leur importance et nous avons pu consolider nos débouchés à l'intérieur, malgré la concurrence qui nous a été faite, aussi bien dans les régions immédiatement voisines que dans celles plus éloignées. Nous avons augmenté dans une sensible proportion, mais non sans difficulté, nos exportations, particulièrement en produits de blé dur; nous sommes parvenus à nous créer une place marquante pour ces marchandises en Hollande et en Finlande, au Maroc espagnol et dans le proche-Orient.

Nous avons pu augmenter, — lit-on encore dans le rapport de 1929, — notre chiffre (des ventes), notamment en nous créant de nouveaux débouchés d'exportation sous le régime de l'admission temporaire, tant en farine de blé tendre, qu'en semoule de blé dur. Pour nous étendre sur les marchés extérieurs, nous avons dû renforcer notre organisation, afin de pouvoir lutter avec succès contre la concurrence étran-

gère qui y est introduite depuis de longues années. Grâce à ces efforts, et à la qualité de nos produits, nous avons raffermi notre place sur le marché mondial. »

En ce moment, les Grands Moulins de Strasbourg forment le pivot d'un gigantesque organisme qui étend ses ramifications en France, en Belgique, en Sarre et en Allemagne. Nous avons déjà vu quelles étaient en France les entreprises meunières dépendant du groupe des Grands Moulins de Strasbourg. Il faut y ajouter encore les Minoteries relevant des Grands Moulins de Paris, à Paris, Bordeaux, Lille, Clermont-Ferrand et Port-Saint-Louis-du-Rhône, dans lesquelles les Grands Moulins de Strasbourg possèdent de forts intérêts, ainsi que les Minoteries Alsaciennes à Strasbourg, où la majorité du capital leur appartient également. En Belgique, le groupe est représenté par le Grands Moulins de Bruxelles, en Sarre par la Bliesmühle A. G. En Allemagne, il a des participations, qui remontent en majeure partie déjà à la période d'avant-guerre, dans les Heinrich-Auer Mühlenwerke à Cologne, les Pfälzische Mühlenwerke et la Erste Mannheimer Dampfmühle à Mannheim, la Simonsmühle à Neuss, la Rheinmühle à Düsseldorf, les Dortmunder Mühlenwerke, la Hafenmühle à Francfort, la Victoria-Mühle à Berlin, etc...

Pour ses moulins situés en France, le groupe a fondé en 1925 une société financière, la Société Française de Meunerie, dont le capital s'élève en ce moment à 20 millions; pour ses entreprises étrangères, elle a constitué une société analogue, dont le siège social se trouve à Bâle. Malgré cette extension du groupe, le compte « participations » n'accuse au bilan de 1929 des Grands Moulins de Strasbourg qu'un montant de 34 millions, ce qui montre combien habile a été la gestion de cette affaire.

Le rayon d'action de chaque minoterie intégrée dans le Groupe des Grands Moulins ne dépasse guère 200 kilomètres. Au-delà de cette limite, les frais de transport de la farine vers le point de consommation, sans compter ceux du blé vers l'usine, grèveraient d'une charge trop lourde la production pour que celle-ci soit économique et, avant tout, pour qu'elle puisse être écoulée dans des conditions avantageuses. Cependant, grâce à la qualité de leurs produits, les Grands Moulins de Strasbourg ont pu conserver et même conquérir depuis la guerre certains débouchés extérieurs. Leurs ventes en Tchécoslovaquie, en Autriche, en Hollande, en Finlande, dans les Pays Scandinaves, dans le Maroc espagnol et, suivant les années, en Allemagne, sont assez importantes. Néanmoins, leur centre de gravité se trouve en Alsace, en Lorraine et dans les départements limitrophes de ces deux provinces.

Les Grands Moulins de Strasbourg et, avec eux, la meunerie alsacienne, ont réalisé les premiers, en Alsace, une organisa-

tion méthodique de la production, basée entièrement sur des facteurs d'ordre commercial. La réussite de la formule appliquée par eux, bien que le milieu dans lequel ils aient vécu depuis la guerre leur ait été assez défavorable, prouve bien que cette formule est la bonne, et que beaucoup d'industries alsaciennes gagneraient à l'appliquer en l'adaptant à leur structure particulière.L'industrie textile, en particulier, tirerait sans doute sûrement de grands avantages de cette commercialisation de la production, basée désormais entièrement, non plus sur des considérations historiques et familiales, mais uniquement sur l'adaptation la meilleure aux débouchés et l'organisation la meilleure de ces débouchés. Malheureusement, l'esprit de routine dont font trop souvent preuve, à l'heure actuelle, les industriels textiles alsaciens, à l'encontre de leurs ancêtres, qui étaient ouverts à tout progrès, les fait rester en grande partie étrangers à ce mouvement.

L'étude des débouchés de cette industrie nous retiendra plus longtemps que celle des débouchés des produits et des industries agricoles.

CHAPITRE ONZIEME

# L'industrie textile alsacienne et son marché

L'industrie textile alsacienne augmenta considérablement l'outillage textile de la France. L'accroissement a été de 27 % pour la filature du coton, de 33 % pour le tissage du coton, de 25 % pour la filature de la laine, de 22 % pour le tissage de la laine et de 120 % pour les machines à imprimer. Du fait de l'incorporation de la production textile alsacienne, la production textile française a été saturée et est restée, depuis la guerre, stationnaire. Fin 1928, le nombre total des broches de coton de toute la France s'élevait à 9.603.000, contre 9.400.000 en 1913, celui des métiers à tisser le coton à 184.000 contre 185.770.

Des changements ont cependant eu lieu dans la répartition de cet outillage entre les différentes régions textiles de la France.

---

(1) On lira avec profit l'excellent chapitre que M. le Professeur Laufenburger a consacré, dans son Cours d'économie alsacienne, à l'adaptation de l'industrie textile alsacienne à la situation créée par le Traité de Francfort (page 146 et suiv.).

Nous remercions M. Thomas, le distingué syndic du Syndicat Industriel alsacien, des renseignements qu'il a bien voulu nous fournir.

| | Broches de coton | | Métiers à tisser | |
|---|---|---|---|---|
| | 1913 | 1928 | 1913 | 1928 |
| Nord | 2.500.000 | 2.820.000 | 13.200 | 13.000 |
| Est | 2.976.000 | 3.050.000 | 67.500 | 67.000 |
| Alsace | 1.900.000 | 1.725.000 | 46.000 | 46.000 |
| Normandie | 1.500.000 | 1.570.000 | 31.470 | 30.000 |
| Loire et Rhône | | | 26.100 | 26.000 |
| Divers | 600.000 | 480.000 | 1.500 | 2.000 |
| Total | 9.400.000 | 9.603.000 | 185.770 | 184.000 (1) |

On voit par là que l'Alsace est restée quelque peu en arrière par rapport à d'autres régions; le phénomène n'est pas particulier à l'industrie cotonnière, il se vérifie également pour l'industrie lainière. Le nombre des broches de filature de laine passe en Alsace de 568.000 en 1913 à 548.500 en 1928, celui des broches de retordage de laine de 132.000 à 133.600 et celui des métiers à tisser la laine même de 10.000 à 62.000.

Loin de progresser, l'industrie textile alsacienne a, au contraire, été entraînée, après avoir reconstitué l'outillage détruit pendant la guerre (1), dans un mouvement lent, mais continu de régression.

Quelle explication donner à ce fait?

Elle paraît toute indiquée. C'est, d'une part, la diminution des ventes en Allemagne, d'autre part, les difficultés éprouvées pour écouler la production en France.

Déjà les ventes en franchise en Allemagne, pour considérables qu'elles furent, restèrent de loin inférieures au contingent annuel fixé.

---

(1) Voir Bulletin de la Société Générale Alsacienne de Banque, n° du 21 mars 1930 et Annuaire de la Société Générale Alsacienne de Banque, 1924, page 313 et suiv.

(1) 300.000 broches et 10.000 métiers à tisser le coton, de même que 55.000 broches et 10.000 métiers à tisser la laine furent détruits en Alsace pendant la guerre. Voir Thomas: « Le Textile », dans la Revue d'économie politique de 1924.

## EXPORTATIONS TEXTILES EN FRANCHISE EN ALLEMAGNE

| | Moyenne d'avant guerre | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Ressort de la Chambre de Commerce de Strasbourg* | | | | | | |
| Filés de laine | 1.180.000 | 10.000 | 343.000 | 148.000 | 36.000 | 51.000 |
| Tissus de laine | 1.286.000 | 98.000 | 330.000 | 668.000 | 423.000 | 973.000 |
| Filés de coton | 3.124.000 | 179.000 | 1.740.000 | 1.246.000 | 379.000 | 1.427.000 |
| Tissus de coton | 6.355.000 | 1.422.000 | 4.580.000 | 2.679.000 | 1.278.000 | 4.576.000 |
| Filés de jute | 1.577.000 | 71.000 | 131.000 | 111.000 | 5.000 | 185.000 |
| Tissus de jute | 2.704.000 | 297.000 | 262.000 | 190.000 | 82.000 | 473.000 (1) |
| *Ressort de la Chambre de Commerce de Colmar* | | | | | | |
| Filés de soie | 70.000 | 160 | 10.500 | 14.100 | 3.200 | |
| Tissus de soie | 195.000 | 22.000 | 42.400 | 64.200 | 20.800 | 51.300 |
| Filés de laine | 60.000 | 2.100 | 76.500 | 49.000 | 95.100 | 104.400 |
| Tissus de laine | 2.969.000 | 413.000 | 2.015.900 | 2.448.700 | 1.114.100 | 1.223.700 |
| Filés de coton | 5.443.000 | 894.400 | 2.580.500 | 2.419.600 | 989.700 | 1.404.200 |
| Tissus de coton | 4.540.000 | 745.400 | 1.781.300 | 1.310.600 | 529.100 | 1.274.600 |
| Tissus de jute | 805.000 | 580 | 1.800 | | 500 | 17.000 (2) |
| *Ressort de la Chambre de Commerce de Mulhouse.* | | | | | | |
| Filés de soie | 31.900 | | 39 | 36 | 1 | 10 |
| Tissus de soie | 562.300 | 28.900 | 127.900 | 116.600 | 54.500 | 214.300 |
| Filés de laine | 5.530.800 | 9.900 | 1.143.800 | 1.109.600 | 563.900 | 1.133.500 |
| Tissus de laine | 2.302.600 | 102.200 | 368.500 | 502.300 | 121.100 | 1.023.300 |
| Filés de coton | 8.536.000 | 785.000 | 3.524.700 | 2.667.200 | 757.000 | 2.910.000 |
| Tissus de coton | 40.133.800 | 4.995.700 | 16.831.000 | 10.963.700 | 4.331.700 | 18.553.000 |
| Filés de jute | 900 | | 1.200 | 700 | 100 | 2.100 |
| Tissus de jute | 45 | 4 | | 300 | 300 | 500 (3) |
| *Alsace entière* | | | | | | |
| Filés de soie | 101.900 | 160 | 10.800 | 14.100 | 3.201 | 10 |
| Tissus de soie | 757.300 | 50.900 | 170.300 | 180.800 | 75.300 | 275.600 |
| Filés de laine | 6.770.800 | 22.000 | 1.563.300 | 1.306.600 | 694.000 | 2.288.500 |
| Tissus de laine | 6.557.600 | 613.200 | 2.714.400 | 3.619.000 | 1.658.200 | 3.220.000 |
| Filés de coton | 17.103.000 | 1.858.400 | 7.845.200 | 6.322.800 | 2.125.700 | 5.741.200 |
| Tissus de coton | 51.028.000 | 6.163.100 | 23.192.300 | 14.953.300 | 6.138.900 | 24.383.200 |
| Filés de jute | 1.581.000 | 71.000 | 132.200 | 111.700 | 5.100 | 186.500 |
| Tissus de jute | 3.509.000 | 302.600 | 263.800 | 190.300 | 82.800 | 490.500 |

Là où l'exportation fut la plus forte, pour les filés et tissus de laine, ainsi que pour les filés et tissus de coton, elle atteignit à peine un cinquième des exportations d'avant-guerre. M. le Professeur Laufenburger a fort bien montré, dans son Cours d'économie alsacienne, qu'il fallait en rechercher la raison dans l'augmentation de l'outillage textile de l'Allemagne après la guerre, qui a forcé sa capacité de production propre pour pouvoir se passer du concours des usines alsaciennes.

Le nombre des broches de coton passe dans l'Allemagne, réduite à ses frontières actuelles, de 10.929.000 en 1912 à

(1) Renseignements fournis par la Chambre de Commerce de Strasbourg.

(2) Renseignements fournis par le distingué Secrétaire général de la Chambre de Commerce de Colmar, M. Lasch.

(3) Renseignements fournis par la Chambre de Commerce de Mulhouse.

12.190.000 en 1927; celui des métiers à tisser le coton, dans le même laps de temps, de 197.078 à 240.000. Seule l'industrie cotonnière allemande a cependant fait preuve de ce surcroît d'activité. Le nombre des broches de laine diminue par contre de 3.106.000 à 2.557.000 (1).

Après le 10 janvier 1925, les exportations textiles de l'Alsace en Allemagne deviennent très irrégulières.

| | 1925 | | 1926 | | 1927 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kg. | Mk. | Kg. | Mk. | Kg. | Mk. |
| Filés de laine ..... | 1.767.800 | 23.892.000 | 1.521.200 | 18.418.000 | 2.768.400 | 26.562.000 |
| Tissus de laine ..... | 937.400 | 25.050.000 | 194.000 | 3.658.000 | 298.700 | 5.845.000 |
| Filés de coton ..... | 973.100 | 5.515.000 | 314.000 | 1.809.000 | 3.603.300 | 11 622.000 |
| Tissus de coton .... | 5.168.700 | 50.096.000 | 783.000 | 7.546.000 | 7.997.800 | 47.729.000 |
| Tissus de soie ..... | 61.600 | 5.896.000 | 800 | 74.000 | 4.400 | 280.000 (2) |

Elles s'affaissent brusquement en 1925, et plus encore en 1926, parce que l'Allemagne applique aux produits alsaciens son tarif douanier général. Les différents accords provisoires conclus en 1926 n'apportent pas d'amélioration à cette situation. Des exportations de tissus de coton ne purent avoir lieu, au cours de 1926, que grâce au rétablissement progressif de l'économie allemande et à la carence des fabricants anglais, dont les usines étaient arrêtées par suite de la grève des houillères. Cependant l'impression alsacienne, pour ne citer que cet exemple, se contentait de prix de façon qui étaient de 30 % inférieurs à ceux faits par les fabricants allemands. Les usines alsaciennes avaient également perdu un trafic très intéressant, l'Allemagne n'accordant plus aux industriels alsaciens l'autorisation d'exporter temporairement des tissus destinés au finissage.

La situation change complètement en 1927. Le traité de commerce du 17 août accorde des réductions considérables sur le tarif douanier allemand à tous les filés et aux tissus légers. D'autre part, la capacité d'achat du marché allemand, qui était gorgé d'argent étranger et se trouve au faîte du mouvement cyclique prospérité-dépression, s'était accrue dans des proportions considérables.

Cette année, les industriels alsaciens purent croire que les acheteurs allemands leur étaient définitivement revenus après une courte période d'abstention. Les chiffres de 1924, qui étaient des chiffres artificiels, parce que toutes les usines alsaciennes avaient à ce moment expédié en Allemagne, en prévision de la cessation de l'exportation en franchise, beaucoup plus de marchandises que l'Allemagne pouvait normalement en consommer pendant une année, ne furent évidem-

(1) Laufenburger: Cours d'économie alsacienne, page 147.
(2) Statistik des Deutschen Reiches, années 1926, 1927 et 1928.

ment pas atteints. Mais l'on revient à la moyenne obtenue de 1920 à 1923. La Filature de laine reçut même, dans les trois derniers mois de 1927 des ordres qui ne restaient que de fort peu derrière ceux des années d'avant-guerre (1). Beaucoup d'exportations en Allemagne se firent également par l'intermédiaire des maisons suisses. De même que les années précédentes, les maisons alsaciennes ne purent cependant exporter que les articles que ne produisait pas l'industrie textile allemande, c'est-à-dire les articles de luxe. Pour ce qui concerne les tissus ordinaires, les industriels allemands, immédiatement après la mise en vigueur de l'accord franco-allemand, et en prévision de la concurrence alsacienne, avaient sensiblement baissé leurs prix. Les exportations ne diminuèrent que dans l'industrie du blanchiment et de l'impression, le Gouvernement allemand ayant continué à s'opposer à l'exportation temporaire de tissus en Alsace.

En 1928, sous l'influence de la crise des affaires, qui se traduit logiquement en Allemagne par une restriction de la consommation, les ventes dans ce pays deviennent à peu près de nouveau ce qu'elles avaient été en 1925 et 1926. Autant dire qu'elles furent insignifiantes par rapport à celles de l'année 1927. Les industriels alsaciens ressentirent d'autant plus péniblement cette mévente, à laquelle ils ne s'attendaient pas, qu'ils comprirent très bien que le marché allemand se fermait de plus en plus. Seuls, certains articles spéciaux continuèrent encore, comme par le passé, à trouver des acheteurs en Allemagne. Par un phénomène singulier, les exportations de l'industrie du finissage furent plus élevées qu'en 1927, relèvement qui, d'ailleurs, ne fut pas durable.

Les exportations en Allemagne de la France entière en filés de laine s'abaissent de 12.572.400 kilos en 1927 à 6.888.500 kilos en 1928, en tissus de laine de 596.900 kilos à 946.800 kilos, en filés de coton de 14.935.800 kilos à 10.387.200 kilos, en tissus de coton de 22.917.000 kg. à 7.691.500 kg. L'Alsace participe pour à peu près 25 % à ces chiffres.

Depuis 1928, les exportations alsaciennes ont plutôt encore baissé. Leur importance, par rapport au chiffre total de la production textile alsacienne, diminue de plus en plus.

Force a donc été à l'industrie textile alsacienne de chercher d'autres débouchés.

Il paraissait naturel de se tourner d'abord du côté de la Vieille-France.

L'outillage textile ancien suffisant à la consommation française, il fut difficile à l'industrie alsacienne de conquérir une

(1) Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce de Mulhouse, année 1927.

place sur le marché français. Au début, elle put profiter de la destruction des usines du Nord et prendre pour un certain temps leur succession. Mais ces usines étaient presque toutes de nouveau reconstruites en 1924, au moment précis où les exportations en Allemagne devaient fatalement subir une régression appréciable. Ce fut une période difficile. « Le marché français, dit-on encore dans le compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce de Mulhouse de 1927, n'a pu absorber que des quantités relativement insignifiantes de nos produits » (1). Les usines qui, à l'instar de la Filature de laine peignée d'Erstein, plaçaient avant la guerre 90 % de leur production en Allemagne et pouvaient, dès 1927, écouler 75 % de leurs produits en France, étaient l'exception (2). En 1928, la situation s'améliora, sans cependant être encore très rassurante. En ce moment, il n'y a presque que la Filature de laine qui vende la majeure partie de sa production en France. Pour les autres branches de l'industrie textile alsacienne, la quote-part représentée par les ventes en France paraît n'atteindre nulle part 50 % du chiffre de la production. Il n'aurait guère pu en être autrement, le marché national souffrant d'une surabondance de produits textiles. Cela se voit le mieux aux chiffres croissants de l'exportation textile de la France.

EXPORTATIONS TEXTILES DE LA FRANCE EN KG.

| Années | Filés de laine | Tissus de laine | Filés de coton | Tissus de coton |
|---|---|---|---|---|
| 1919 | 16.158.000 | 43.960.000 | 4.840.500 | 32.202.500 |
| 1920 | 5.337.000 | 11.510.400 | 8.570.400 | 48.628.400 |
| 1921 | 8.757.700 | 12.704.600 | 13.924.800 | 55.375.300 |
| 1922 | 11.145.200 | 15.085.200 | 13.645.900 | 41.127.300 |
| 1923 | 11.760.700 | 21.643.400 | 7.682.200 | 41.953.900 |
| 1924 | 14.263.800 | 28.379.400 | 14.575.500 | 62.488.200 |
| 1925 | 13.327.100 | 23.793.400 | 9.597.400 | 51.254.100 |
| 1926 | 19.260.200 | 29.080.900 | 7.142.300 | 61.349.700 |
| 1927 | 34.782.900 | 25.641.800 | 30.476.700 | 78.419.100 |
| 1928 | 27.930.000 | 27.426.000 | 23.612.600 | 73.203.900 |
| 1929 | 26.137.800 | 25.084.000 | 16.145.900 | 67.003.700 |

La part de l'industrie textile alsacienne dans ces exportations ne peut être indiquée exactement. Nous possédons seulement le chiffre des exportations textiles du Bas-Rhin.

---

(1) Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce de Mulhouse, année 1927, page 27.

(2) Marc Lucius: Revue d'économie politique, année 1924, page 952.

**EXPORTATIONS TEXTILES DU BAS-RHIN** (Commerce Spécial)

| Années | Filés de laine | Tissus de laine | Filés de coton | Tissus de coton |
|---|---|---|---|---|
| — | — | — | — | — |
| 1923 | 972.400 | 1.336.700 | 400.000 | 1.603.000 |
| 1924 | 564.600 | 4.374.800 | 2.999.300 | 6.757.800 |
| 1925 | 304.900 | 747.900 | 859.200 | 1.232.900 |
| 1926 | 122.900 | 882.000 | 177.500 | 655.300 |
| 1927 | 220.800 | 705.800 | 5.251.700 | 2.892.700 |
| 1928 | 102.900 | 578.900 | 2.903.300 | 2.216.200 |
| 1929 | 123.400 | 486.500 | 1.375.500 | 563.700 |

Bien que ces chiffres semblent indiquer que les exportations textiles de l'Alsace n'aient pas progressé depuis 1913, il n'en est cependant rien. Cette statistique ne tient compte, en effet, que des exportations qui se font par la frontière de l'Alsace. Celles qui se font par d'autres points du territoire et qui, en vérité, sont les plus importantes, n'y figurent pas. Elle ne donne donc que des indications forts imprécises.

Les efforts des industriels alsaciens ont, en dehors du marché français métropolitain, porté notamment sur le marché colonial, où la conquête de nouveaux débouchés ne paraissait pas devoir être très difficile.

Ce marché était jusqu'alors presque entièrement entre les mains des industriels anglais, qui jouissaient, pour certaines colonies, comme le Maroc et la majeure partie de l'A. O. F., du même traitement et bénéficiaient des mêmes taux que les industriels français. De sérieux efforts furent accomplis. Des Sociétés spéciales d'exportations aux colonies se sont créées. Citons, parmi elles : la « Compagnie Textile d'Exportations aux Colonies », fondée en mars 1925 à Mulhouse, au capital de 3.000.000 de francs, qui a pour objet la fabrication de textiles « tout particulièrement pour l'approvisionnement des colonies et pays de protectorat », et la « Société Alsacienne d'Exportations coloniales » créée à Paris en 1928, au capital de 1 millions, à laquelle ses statuts assignent comme but « le commerce, l'importation en tous pays, plus particulièrement aux colonies, de tous produits, la fabrication, la teinture, l'impression des filés et tissus de toute nature ». En même temps, les industriels alsaciens adaptèrent leur production aux articles spéciaux demandés par la clientèle coloniale. Grâce à leur persévérance, ils sont arrivés à occuper certainement la première place dans les exportations textiles de la France entière aux colonies. Ces exportations vont en augmentant d'année en année, ainsi qu'en fait foi le tableau suivant:

## EXPORTATIONS TEXTILES DE LA FRANCE DANS SES COLONIES

| | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 | 1929 |
|---|---|---|---|---|---|
| | — | — | — | — | — |
| *Filés de laine* | | | | | |
| Algérie | 56.600 | | | | |
| Tunisie | 53.000 | 76.200 | 49.800 | 76.200 | 125.700 |
| Maroc | 1.700 | | | | |
| Madagascar | 100 | | | | |
| Indochine française | 29.800 | | | | |
| Autres colonies | 6.100 | | | | |
| Total | 147.300 | 76.200 | 49.800 | 76.200 | 125.700 |
| *Tissus de laine* | | | | | |
| Algérie | 131.400 | 215.000 | 284.000 | 287.600 | 444.500 |
| Tunisie | 41.900 | 95.300 | 103.800 | 75.100 | 171.800 |
| Maroc | 97.100 | 204.400 | 139.500 | 195.700 | 338.400 |
| A. O. F. | 51.800 | 120.200 | 136.600 | 168.000 | 176.200 |
| Madagascar | 99.200 | 63.200 | 35.300 | 52.100 | 87.000 |
| Indochine française | 256.600 | 541.100 | 280.400 | 250.300 | 194.000 |
| Autres colonies | 159.600 | 69.400 | 73.600 | 83.300 | 70.300 |
| Total | 837.600 | 1.308.600 | 1.054.100 | 1.112.100 | 1.482.200 |
| *Filés de coton* | | | | | |
| Algérie | 152.300 | 240.200 | 202.200 | 356.000 | 337.400 |
| Tunisie | 89.300 | 142.100 | 181.100 | 131.100 | 199.300 |
| Maroc | 24.000 | | | | |
| A. O. F. | 243.100 | 468.100 | 536.100 | 590.100 | 566.200 |
| Madagascar | 29.200 | 27.700 | 22.500 | 23.200 | 37.800 |
| Indochine | 106.800 | 97.700 | 165.300 | 135.200 | 302.800 |
| Autres colonies | 97.400 | 52.800 | 63.900 | 64.200 | 45.800 |
| Total | 742.100 | 1.028.600 | 1.171.100 | 1.304.800 | 1.489.300 |
| *Tissus de coton* | | | | | |
| Algérie | 11.644.700 | 12.441.200 | 15.653.300 | 14.348.800 | 17.692.600 |
| Tunisie | 2.477.500 | 3.555.000 | 3.028.000 | 4.042.300 | 4.742.100 |
| Maroc | 707.000 | 1.284.400 | 921.500 | 1.609.600 | 1.301.300 |
| A. O. F. | 1.402.800 | 2.587.900 | 1.865.000 | 2.664.100 | 2.381.500 |
| Madagascar | 2.790.000 | 3.401.800 | 4.490.000 | 4.503.500 | 4.400.200 |
| Indochine | 6.067.400 | 10.782.400 | 9.967.600 | 7.240.600 | 8.605.600 |
| Autres colonies | 1.178.700 | 1.683.600 | 2.150.700 | 1.745.300 | 1.957.300 |
| Total | 26.181.900 | 35.736.300 | 38.176.100 | 36.154.200 | 41.079.600 |

L'importance prise par les exportations aux colonies ressortira encore beaucoup mieux que de cette statistique, du choix d'un exemple concret. Voici quelle a été, de 1925 à 1928, la répartition de l'exportation d'un établissement textile alsaciens d'importance moyenne travaillant le coton avec 15.000 broches et 550 métiers:

### EXPORTATIONS DE TISSUS EN MÈTRES

| Années | Colonies | Allemagne | Autres Pays | Export. totales |
|---|---|---|---|---|
| — | — | — | — | — |
| 1925 | 488.752,6 | 9.369,7 | 29.056,7 | 526.478,9 |
| 1926 | 116.238,1 | — | — | 116.238,1 |
| 1927 | 231.402,3 | 46.034 | 150.770,1 | 337.206,3 |
| 1928 | 319.715,1 | 42.423,8 | 62.744,5 | 524.983,4 |

Pour cet établissement, choisi au hasard, les exportations aux colonies atteignent 80 % et même plus de l'exportation totale. Il serait évidemment imprudent d'affirmer qu'il en est de même pour toutes les maisons, mais il est hors de doute

que l'exportation aux colonies est, en règle générale, prépondérante. C'est principalement l'industrie cotonnière qui en a profité; pour l'industrie lainière, les ventes aux colonies sont moins importantes. Parmi les colonies qui absorbent le plus d'articles textiles alsaciens, il convient de citer l'Algérie, la Tunisie, le Maroc et l'Indochine.

Du fait de l'étroitesse du marché national, les exportations à l'étranger — sans parler de celles en Allemagne — sont devenues également, avec les exportations aux colonies, une nécessité vitale pour l'industrie textile alsacienne. Si, avant la guerre, l'Alsace pouvait se contenter d'écouler simplement 5 % de sa production à l'étranger, il faut maintenant qu'elle exporte souvent 1/3 et parfois même la moitié des articles qu'elle fabrique. Or, les débouchés extérieurs, en raison des fluctuations incessantes de la politique douanière des différents pays, sont devenus très incertains. Toute la production textile alsacienne est donc, si l'on peut parler ainsi, placée sur une base malsaine, devant changer sans cesse ses procédés de fabrication, suivant que tel ou tel pays se ferme à ses produits et que tel autre offre momentanément un débouché. Plus que toute autre industrie, l'industrie textile alsacienne aurait besoin de libre-échange. Le nationalisme économique grandissant de la plupart des pays explique la dispersion des exportations textiles, celles-ci se plaçant au gré des circonstances.

L'Angleterre, les Etats-Unis et le Japon restreignent sensiblement leurs achats de laine peignée; la Chine, en raison de la guerre civile qui y règne, et la Russie, qui autrefois importait également de grandes quantités de laine peignée alsacienne, n'offrent plus de débouchés considérables. Quelques ventes conclues en 1927 avec la Russie soviétique n'ont pas donné les résultats escomptés. Par contre, le chiffre des ventes en Pologne, en Suisse et en Italie va en augmentant. L'Alsace produit maintenant tous les genres de fils, depuis les qualités les plus grossières pour tapis, jusqu'aux qualités les plus fines pour crêpes.

Les filés de laine sont principalement placés en Angleterre, en Pologne et dans le Japon. Les fils à tricoter sont encore toujours vendus dans le monde entier.

Les affaires d'exportation sont assez importantes pour les tissus de laine, bien que l'élévation des frais généraux de l'industrie alsacienne lui permette de plus en plus difficilement de concurrencer l'étranger.Les principaux pays importateurs sont l'Angleterre, la Belgique, l'Europe Centrale, les Pays Scandinaves, l'Extrême-Orient, l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud. Pour ce qui est des tissus de laine fantaisie, il s'en vend un peu partout et notamment par l'intermédiaire des négociants commissionnaires établis à Paris, Lyon, Londres,

Manchester, Hambourg et Milan. Les clients les plus fidèles et les plus réguliers sont l'Angleterre, la Suisse, l'Italie, la Belgique, la République Argentine et, jusqu'à ces derniers temps, les Etats-Unis, puis, en seconde ligne, les Pays Scandinaves et les Pays Balkaniques.

Dans les fils pour mercerie et ouvrages de dames, tels que coton perlé, fils à broder, à tricoter, à coudre, lacets, coton à repriser, coton pour crochet, ainsi que tous les genres de filés pour l'industrie et particulièrement des câblés, des voiles, des crêpes, des retords pour les dentelles, des bonneteries et des velours où l'Alsace jouit du prestige de certaines marques très solidement établies, les ventes à l'étranger sont demeurées très importantes.

Les tissus de coton, enfin, ont profité jusqu'en 1927 des bas prix de la production française, de sorte qu'il se produisit à certain moment un véritable appel vers la Suisse, l'Autriche, les Pays Balkaniques et les Pays d'outre-mer. Depuis 1927, les exportations se sont ralenties (1).

Pour démontrer l'éparpillement des exportations textiles alsaciennes, l'on peut citer la statistique des exportations établie en 1928 par la Chambre de Commerce de Colmar pour les établissements de son rayon.

| | |
|---|---|
| Allemagne | 90.234.150 fr |
| Angleterre | 33.804.988 » |
| Autriche | 15.459.383 » |
| Suisse | 12.861.233 » |
| Sarre | 11.983.955 » |
| Amérique du Nord et du Sud | 9.528.818 » |
| Italie | 8.412.214 » |
| Hongrie | 7.424.543 » |
| Tchécoslovaquie | 5.635.721 » |
| Canada | 4.266.688 » |
| Argentine | 3.137.643 » |
| Afrique du Nord et du Sud | 2.737.622 » |
| Esthonie | 2.526.335 » |
| Hollande | 2.442.341 » |
| Egypte | 2.332 792 » |
| Belgique | 2.173.606 » |
| Lithuanie | 2.165.020 » |
| Pologne | 1.941.182 » |
| Lettonie | 1.737.486 » |
| Bulgarie | 1.465.739 » |
| Danemark | 1.194.319 » |
| Turquie | 1.132.821 » |
| Finlande | 1.066.177 » |
| Pays-Bas | 754.915 » |

(1) Renseignements fournis par M. Thomas, Syndic du Syndicat Industriel Alsacien. Voir aussi Comptes rendus des travaux de la Chambre de Commerce de Mulhouse, passim.

| | |
|---|---|
| Algérie | 752.671 » |
| Grèce | 678.586 » |
| Brésil | 651.000 » |
| Grande-Bretagne | 650.000 » |
| Indes et Indes Néerlandaises | 639.261 » |
| Roumanie | 629.695 » |
| Extrême Orient | 550.000 » |
| Tunisie | 402.494 » |
| Indochine | 365.000 » |
| Asie | 250.000 » |
| Luxembourg | 208.238 » |
| Portugal | 240.053 » |
| Chine | 200.000 » |
| Norvège | 195.109 » |
| Suède | 126.809 » |
| Espagne | 82.936 » |
| Japon | 24.051 » |
| Pays divers | 15.342.452 » |
| Total | 246.366.551 » |

(1)

Cette dispersion a des avantages et des inconvénients. Ses avantages consistent dans la diminution des risques. Son inconvénient dans l'obligation d'adapter la fabrication aux goûts les plus divers et dans l'impossibilité de fabriquer en très grande série.

Signalons encore que l'industrie textile alsacienne a un débouché local important dans l'industrie de la confection, dans la lingerie et dans la bonneterie, dont la production est absorbée presqu'entièrement par l'Alsace, la Lorraine et la Sarre.

Alors que les courants d'exportation de l'industrie textile ont été entièrement bouleversés depuis la guerre, les courants d'importation de la laine et du coton brut n'ont pas sensiblement changé.

Les filateurs de laine consomment encore toujours des laines d'Australie, d'Amérique du Sud et de l'Afrique du Sud. On utilise également, dans une faible mesure, des laines de France. Les laines du Maroc, de l'Algérie et de la Syrie sont employées pour la fabrication des tapis et matelas. Lorsque la mode est à la cheviotte, les filateurs consomment plus de laines d'Argentine, et lorsqu'elle est aux articles fins, plus de matières premières d'Australie. Les laines d'origine étrangère forment à peu près, avec 20.000 tonnes, les 93 % des laines importées, les laines de France n'interviennent que pour 1.000 tonnes et celles des Colonies que pour 500 tonnes dans le chiffre global.

Les chiffres sont plus intéressants pour le coton. Voici la statistique approximative des balles consommées en Alsace avec l'indication de leur origine:

(1) Citée d'après le Cours d'économie alsacienne de M. le Professeur Laufenburger, pages 150 et 151.

| Pays d'origine | 1927 | 1928 | 1929 | |
|---|---|---|---|---|
| Amérique | 122.693 | 116.850 | 112.510 | |
| Indes | 659 | 1.070 | 2.033 | |
| Egypte | 16.172 | 17.118 | 17.716 | |
| Divers | 7.965 | 8.542 | 10.728 | |
| dont Afrique | 2.251 | 3.024 | 2.573 | (1) |

Pendant l'année 1928-1929 ont été importées :

| | | |
|---|---|---|
| Par le Havre | 124.219 balles de coton soit | 27.328 tonnes |
| Par Brême | 12.659 balles de coton soit | 2.785 tonnes |
| Par Anvers | 2.351 balles de coton soit | 517 tonnes |
| Par Gand | 900 balles de coton soit | 198 tonnes |

(2)

Il résulte d'abord de ces deux statistiques que les importations par Brême qui, avant la guerre, étaient aussi importantes que celles par Le Havre (3), sont devenues négligeables et, qu'en général, les importations ont diminué par suite de la crise que traverse l'industrie textile alsacienne (4). Elle démontrent ensuite que les efforts qui ont été faits depuis la guerre, d'une part pour faire passer une grande partie du coton importé par le Rhin et par Strasbourg, d'autre part pour augmenter la production cotonnière des colonies, afin que la France se suffise à elle-même et ne soit plus obligée d'acheter son coton à l'étranger, sont, jusqu'à présent, demeurés infructueux.

La Chambre de Commerce de Strasbourg mena, en 1923, une campagne en faveur de l'importation des cotons par le port de Strasbourg (5). Elle affirmait que toutes les importations de coton et de laine de la région de l'Est et de la Suisse, soit environ 130.000 tonnes de coton et 25.000 tonnes de laine par an, pouvaient se faire avantageusement par le port de Strasbourg. Pour le coton, en particulier, les prix de transport n'auraient atteint qu'un tiers ou même qu'un sixième du prix de transport actuel.

Voici le tableau qui accompagnait l'étude du Secrétaire de la Chambre de Commerce de Strasbourg, M. Lucius, dans la revue « La Navigation du Rhin » :

---

(1) Données fournies par M. Thomas.

(2) Cette statistique nous a été communiquée par M. Laederich, Directeur du Bureau de transport de la Chambre de Commerce de Strasbourg.

(3) Voir page 56.

(4) L'Alsace consommait avant la guerre environ 64.000 tonnes de coton par an.

(5) Marc Lucius : L'importation de coton dans l'Hinterland du port de Strasbourg. Navigation du Rhin, 15 avril 1923.

| Point de déchargement | Prix de transport à la tonne | |
|---|---|---|
| | Par le Havre | Par le Port de Strasbourg |
| Mulhouse | 1.029 | 279,15 |
| Rothau | 1.079,35 | 144,2 |
| Epinal | 982,10 | 398,7 |
| Thaon | 987 | 384.95 |
| St-Dié | 1.002,5 | 377,15 |
| Montbéliard | 1.015,95 | 394,80 |
| Lunéville | 977,70 | 181,20 |

Pour intéressante que fût cette idée, elle n'eût cependant pas de suites, si l'on en excepte certains transports sporadiques effectués par la voie du Rhin (1). C'est qu'elle impliquait la création d'un marché de coton à Strasbourg, et l'on sait les difficultés qu'il en coûte d'entretenir, et à plus forte raison de créer, un marché viable. La lenteur relative des transports sur le Rhin s'opposera toujours à la réalisation de cette idée.

La culture du coton dans les colonies françaises, à laquelle les industriels alsaciens se sont particulièrement intéressés, n'a pas été davantage couronnée de succès (2). Les statistiques des importations en France de coton provenant des colonies restent, depuis quatre à cinq années, stationnaires. Elles sont infimes, comparées à l'ensemble des importations.

IMPORTATIONS DE COTON DES COLONIES EN QUINTAUX MÉTRIQUES

| | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 | 1929 |
|---|---|---|---|---|---|
| Algérie | 5.424 | 12.458 | 12.893 | 9.304 | 13.445 |
| Maroc | | 86 | 341 | 195 | 23 |
| A. O. F. | 20.311 | 36.792 | 32.552 | 32.203 | 39.710 |
| Indochine | 3.326 | 214 | 1.955 | 510 | 22 |
| Autres colonies | 4.979 | 10.717 | 5.751 | 4.457 | 3.284 |
| Total des colonies | 34.040 | 60.267 | 53.532 | 46.669 | 56.484 |
| Total général | 3.402.426 | 3.682.444 | 3.557.232 | 3.444.179 | 3.816.509 |

Cependant, les encouragements officiels n'ont pas manqué. Une association cotonnière coloniale a été fondée, qui dispose d'une taxe spéciale prélevée sur chaque balle de coton étran-

(1) Citons, à titre d'illustration, l'exemple d'un transport de coton fait en 1924 sous connaissement direct Alexandrie-Usine Alsace. Le coton, parti d'Alexandrie le 28 juin, arriva au port de Strasbourg le 23 juillet et était rendu à l'usine le 25 juillet. Le transport s'effectua donc dans le délai d'un mois. Malgré ce délai relativement court, un transport par Le Havre aurait pu avoir lieu dans un délai de beaucoup plus réduit.

(2) Voir compte rendu d'un voyage d'études de Paul Schlumberger en Afrique Occidentale sur la culture du coton, dans le Bulletin de la Société Industrielle du Rhin, avril-octobre 1929.

ger importée en France (1). En Alsace même, une Société anonyme de Syrie a été constituée en août 1929 par des industriels du Haut-Rhin, qui se proposent de fournir des graines aux cultivateurs, d'acheter les récoltes et de s'occuper de son engrangement et de sa mise en balles. Sur l'initiative de la Société Industrielle de Mulhouse, un Office colonial a, d'autre part, été créé en juin 1926 dans cette ville. Son activité consiste dans l'organisation de conférences et d'expositions ainsi que dans l'envoi de circulaires aux intéressés.

Pas plus que les importations de coton, les importations de laine des colonies n'atteignent des chiffres imposants:

IMPORTATIONS DE LAINE DES COLONIES EN QUINTAUX MÉTRIQUES

| | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 | 1929 |
|---|---|---|---|---|---|
| Algérie | 84.276 | 117.993 | 103.941 | 90.019 | 80.097 |
| Tunisie | 3.029 | 9.008 | 6.951 | 12.653 | 7.625 |
| Maroc | 69.231 | 95.043 | 82.003 | 56.499 | 32.303 |
| A. O. F. | 1.354 | 1.982 | 4.126 | 4.672 | 6.200 |
| Autres colonies | 1.355 | 1.801 | 548 | 549 | 141 |
| Total des Colonies | 165.245 | 225.827 | 197.569 | 164.392 | 126.365 |
| Total général | 2.535.146 | 3.005.475 | 3.185.962 | 2.899.075 | 3.250.463 |

Cette stagnation dans les exportations des colonies françaises semble, avant toute autre raison, provenir de la chute des cours du coton et de la laine. Ces cours, en effet, ont cessé depuis longtemps d'être rémunérateurs. Dans une année, d'août 1929 à août 1930, le coton a fléchi de 40 %. Quant à la laine, elle n'a été en 1930 qu'à 1/3 de sa valeur de 1925.

Ces bas cours reflètent la crise profonde que traverse en ce moment l'industrie textile dans le monde. Ils sont dus, sauf pour la laine, moins à des récoltes pléthoriques qu'à une sous-consommation.

Cette crise provient pour partie de l'augmentation de l'outillage textile mondial qui a passé, en ce qui concerne les broches à tisser le coton, de 129.237.000 en 1913 à 163.565.800 en 1928, et, en ce qui concerne les métiers à tisser, de 2.670.000 en 1913 à 3.145.400 en 1928, pour partie de la diminution de la consommation des anciens produits textiles en laine et en coton qui, dans beaucoup de cas, ont dû céder la place aux textiles artificiels. La crise de l'industrie textile alsacienne rentre dans ce cadre général. Il est hors de doute qu'elle a été aggravée par des difficultés spéciales et par l'obligation de cher-

(1) Instituée par la loi du 31 mars 1927. Voir le compte rendu de l'activité de cette Association cotonnière coloniale dans l'Information n° du 25 juillet 1930. Elle distribue des graines aux planteurs et s'efforce, d'une manière générale, de propager la culture du coton dans les colonies françaises.

cher à tout prix des nouveaux débouchés, qui n'ont été trouvés qu'à grande peine et dont beaucoup sont très précaires (1).

De remèdes immédiats à cette crise, il n'y en a pas, à moins que l'on considère comme remède la substitution d'une fabrication à une autre. L'industrie textile alsacienne commence à entrer dans cette voie. C'est ainsi que la Manufacture de Buhl, une des plus grosses entreprises lainières alsaciennes, a constitué, le 12 février 1930, une Société « Buhl Soieries », qui s'occupe du tissage et du traitement de la soie artificielle ainsi que des tissus coton et soie.

La crise de l'industrie textile alsacienne pose pour l'économie de l'Alsace une question très grave, celle de savoir si l'activité de l'Alsace ne s'orientera pas fatalement vers des industries plus jeunes et plus vivantes, au lieu de se cramponner à cette très vieille industrie qui a fait dans le passé la fortune industrielle de la province, mais qui maintenant paraît n'être plus en état d'assurer cette primauté. Il est probable que l'industrie textile restera toujours une branche très importante de l'économie alsacienne, mais il est certain qu'elle sera dépassée par d'autres branches de l'économie alsacienne, dont l'essor a été magnifique pendant ces dernières années. Nous avons ici surtout en vue la potasse.

(1) Ces derniers temps, l'adoption du nouveau tarif douanier américain a entraîné immédiatement une restriction des exportations textiles en Amérique.

CHAPITRE DOUZIEME

# Les ventes de la potasse alsacienne en France et à l'Étranger

L'extraction de la potasse n'a commencé en Alsace qu'en 1910. C'est donc une industrie très jeune qui n'a pu donner toute sa mesure avant la guerre. Les chiffres de production, bien que croissant très rapidement, étaient au début encore assez modestes: 38.481 tonnes de sels bruts en 1910, 102.644 tonnes en 1911, 137.243 tonnes en 1912 et 350.341 tonnes en 1913 sur les 12.394.000 tonnes que produisait pendant cette année l'Allemagne. La consommation mondiale de la potasse ne commença d'ailleurs à prendre une certaine ampleur que dans les premières années du XX[e] siècle. De 1905 à 1913, son essor fut prodigieux. Rappelons l'évolution de la consommation de potasse pure des principaux pays avant la guerre:

| | 1905 | 1908 | 1913 |
|---|---|---|---|
| Allemagne | 59.800 t. | 272.990 t. | 604.282 t. |
| Etats-Unis | 33.907 » | 116.537 » | 248.294 » |
| France | 5.032 » | 15.345 » | 42.436 » |
| Pays divers | 20.364 » | 443.654 » | 216.344 » |
| Total | 119.103 » | 848.526 » | 1.111.356 » (1) |

La place que tenait la France dans la consommation de cet engrais nouveau n'était pas fort importante; alors que l'Allemagne consommait en 1913 1.525 kg. de potasse pure par Klm² de terres cultivées, la France n'en consommait que 90 kg., c'est-à-dire 17 fois moins. Celà tient peut-être au fait que la France, dont le sol est naturellement riche, ne voulait pas importer

(1) Edmond Théry: Les richesses économiques de l'Alsace-Lorraine, Strasbourg 1920, page 91.

des engrais de l'étranger. La potasse était, en effet, avant la guerre le seul produit minier qui se trouvât entièrement entre les mains d'un seul pays, de l'Allemagne.

Cette situation changea brusquement en 1918, lorsque les mines de potasse alsaciennes furent incorporées à la France. Celle-ci aperçut immédiatement tout le parti qu'elle pouvait tirer du puissant gisement alsacien dont les conditions d'exploitation étaient bien meilleures que celles du gisement de Strassfurt en Allemagne. Dès le 28 novembre 1919, les Mines de Kali Sainte-Thérèse et les Mines Domaniales de Potasse constituèrent un organisme commun de vente: la Société Commerciale des Potasses d'Alsace, à laquelle fut abandonné le soin de choisir et de diriger la politique de vente. Cette politique tendit d'abord à entrer sur tous les marchés mondiaux en lutte ouverte avec le Kali-Syndicat, qui groupait tous les producteurs allemands de potasse et à chercher à l'évincer partout où cela pouvait se faire. On n'hésita pas, pour conquérir ces marchés, de vendre la potasse à l'étranger à des prix sensiblement inférieurs à ceux auxquels elle était vendue en France. Production et exportation sont forcées. Grâce à une habile propagande en France, la consommation intérieure s'accroît également régulièrement.

Ce système fonctionna fort bien un certain temps, mais en 1921 le Kali-Syndicat allemand, aidé par la dépréciation du mark, commença une vigoureuse contre-offensive. Cette année, les chiffres de vente en France et à l'étranger de la Société Commerciale des Potasses d'Alsace baissèrent sérieusement. Ils se relevèrent, il est vrai, de nouveau l'année suivante. Cette première période, marquée par un départ brusque, puis par un ralentissement de la vente, s'arrête en 1924. Voici les chiffres de la production et de l'exportation alsaciennes qui se rapportent à ces années (1):

VENTES EN POTASSE PURE ($K^2O$)

| | France et Colonies | États-Unis | Hollande | Belgique | Angleterre | Autres Pays | Total | Total en Potasse brute |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1913 | 10.278 | 12.183 | | | 219 | 18.039 | 30.719 | 350.341 |
| 1919 | 48.578 | 26.702 | 1.122 | 4.414 | 4.449 | 8.035 | 93.730 | 591.471 |
| 1920 | 86.578 | 55.967 | 4.704 | 19.750 | 17.890 | 14.385 | 199.174 | 1.222.615 |
| 1921 | 54.664 | 21.340 | 6.459 | 9.473 | 6.864 | 10.924 | 109.724 | 884.139 |
| 1922 | 63.451 | 65.959 | 3.590 | 16.574 | 14.106 | 45.310 | 208.990 | 1.326.859 |
| 1923 | 80.927 | 83.188 | 18.577 | 18.342 | 11.855 | 24.606 | 235.494 | 1.577.514 |
| 1924 | 94.000 | 65.000 | 20.000 | 25.000 | 42.000 | 28.000 | 274.000 | 1.664.605 |

(1) Doctor W. Bing: Grundlagen und Aufbau der französischen Kaliwirtschaft, dans « Die Wirtschaftskurve der Frankfurter Zeitung », année 1929, 4e fascicule, p. 407 et suivantes; A. Uhry: Les Mines de potasse alsaciennes étudiées dans leurs rapports avec la vie économique internationale, dans la Revue économique internationale N° de novembre 1928.

En 1924, l'industrie alsacienne de la Potasse était devenue un facteur avec lequel le Kali-Syndicat allemand devait compter. Ses ventes en France avaient, depuis 1913, augmenté de 900 %; celles à l'étranger, si l'on en excepte l'Allemagne, de 460 %. Le moment où l'intérêt des deux parties commandait de s'entendre était arrivé: l'industrie allemande voulait réglementer les conditions dans lesquelles les deux pays producteurs devaient s'affronter sur les marchés extérieurs, afin d'éviter que la concurrence des sièges alsaciens,mieux outillés que les siens et travaillant dans une couche de potasse plus riche et plus facilement accessible, ne devienne pour elle ruineuse. Quant à la Société Commerciale des Potasses d'Alsace, elle tenait à consolider les positions nouvellement acquises et à les rendre inébranlables. C'est dans ces conditions qu'intervint, le 12 août 1924, le premier accord entre producteurs allemands et français de potasse. Ce accord, qui n'était que partiel [1], fut généralisé le 7 mai 1925 [2]. Le 29 décembre 1926, un accord définitif fut conclu à Lugano. Nous le reproduisons intégralement, car il formera pendant dix années la charte de l'industrie de la potasse alsacienne. Il paraît certain, malgré une certaine résistance qui se fait jour en Allemagne et en Alsace, que cet accord sera renouvelé lorsqu'il arrivera à expiration.

Voici son texte:

« Entre le Deutsches Kali-Syndikat G.M.B.H., à Berlin, ci-après nommé, le Syndikat, d'une part, et *a*) la Société Commerciale des Potasses d'Alsace à Mulhouse et Paris; *b*) les Mines Domaniales de Potasse d'Alsace à Mulhouse; *c*) la Société anonyme des Mines de Kali Sainte-Thérèse, à Mulhouse, ci-après nommées la Société, d'autre part,

Le contrat suivant a été conclu comme suite à l'accord de Lugano du 10 avril 1926:

Article 1. — Au Syndikat est réservé le droit exclusif de vente en Allemagne et éventuellement dans les colonies et pays de protectorat et de mandat allemands.

A la Société est réservé le droit exclusif de vente en France, dans les colonies, pays de protectorat et de mandat français.

---

[1] Il partageait le marché américain et suédois dans la proportion de 38 % pour les mines alsaciennes et de 62 % pour les mines allemandes.

[2] C'est dans cet accord que la proportion de 30 % à 70 %, qui fut adoptée dans l'accord définitif, apparaît pour la première fois. L'accord de Lugano du 10 avril 1926 donna à chaque pays une zone d'influence à l'intérieur de laquelle il devait avoir le monopole du commerce de la potasse. L'Orient, la Pologne, les Balkans, l'Autriche et la Tchécoslovaquie furent attribués à l'Allemagne, tandis que les pays occidentaux échurent à la France. Les Etats-Unis qui, déjà avant la guerre, avaient été un des plus importants débouchés, étaient partagés en raison d'une quote-part de 70 % pour l'Allemagne et de 30 % pour la France.

Les deux parties s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour empêcher que soient effectuées par des tiers, sans une autorisation spéciale, toutes exportations ou réexportations hors de ces territoires.

Dans le cas où les territoires réservés seraient utilisés comme pays de transit, la destination définitive des marchandises sera soumise à un contrôle rigoureux. Les mesures prises pour ce contrôle seront portées à la connaissance de l'autre partie.

Le droit exclusif de vente porte sur les sels de potasse suivants:

1) Les minerais contenant de la potasse qui sont produits dans les mines, les sels bruts dans la forme solide ou dissoute;

2) Chlorure de potassium, sulfate de potasse, sulfate de potasse magnésie, les différents sels potassiques utilisés comme engrais et tous les autres produits potassiques qui, en règle générale, sont fabriqués directement avec des sels bruts de potasse, ainsi que les résidus de ces fabrications contenant de la potasse;

3) Les mélanges des sels bruts et sels manufacturés, c'est-à-dire les sels mélangés.

A partir du premier mai 1927, toutes les exportations de potasse d'origine minière, sous quelque forme que ce soit, seront soumises aux dispositions du présent contrat par les deux parties et décomptées en $K^2$ O. Il en sera ainsi en particulier des engrais composés, fabriqués par des procédés actuels ou futurs.

Les deux parties se mettront d'accord aussi rapidement que possible sur les prix et conditions à faire pour la potasse employée dans les territoires réservés pour la fabrication de préparations diverses destinées à l'exportation, ainsi que sur la forme et les moyens de contrôle à adopter à ce sujet.

L'exclusivité reconnue à l'Allemagne et à la France pour les ventes dans les territoires soumis à leur autorité comporte pour chacune des deux parties l'interdiction d'effectuer des livraisons de sels de potasse pour exportation sous une forme quelconque dans les territoires de l'autre partie.

Il ne pourra être accordé de dérogations à cette dernière disposition qu'à titre exceptionnel et pour les produits chimiques spéciaux dans lesquels la teneur en potasse joue un rôle secondaire.

Toutefois, dans le calcul des chiffres de participation, les livraisons faites pour ces fabrications entreront en ligne de compte pour le calcul des quote-parts, comme il est prévu précédemment.

Art. 2. — L'adhésion au présent contrat des propriétaires de mines françaises de potasse, c'est-à-dire: des Mines Domaniales de Potasse d'Alsace et des Mines de Kali Sainte-Thérèse, conjointement à la Société Commerciale des Potasses d'Alsace, a pour but de garantir que, en cas de cessation de la Société Commerciale de Potasse d'Alsace, ces propriétaires demeureront liés pour eux-mêmes par ce contrat pour toute sa durée.

De même, tous les propriétaires des Mines allemandes sont liés également en tant que membres du Kali-Syndikat.

En Allemagne, toutes les mines ou fabriques de potasse sont tenues d'adhérer au Syndicat dès le début de leur production.

En France, les propriétaires des Mines adhérentes à la Société prennent l'engagement de s'efforcer d'obtenir que tout nouvel exploitant de mines ou de fabriques de potasse soit tenu de faire partie de la Société comme les mines allemandes font partie du Syndikat.

En cas de création dans les pays réservés aux deux parties de nouvelles mines de potasse ou de nouvelles fabriques de transformation de la potasse d'origine minière, leurs exportations sont à comprendre dans la quote-part respective de vente à l'étranger du Syndikat ou de la Société.

Les signataires du contrat s'engagent à prendre toutes les mesures nécessaires en vue d'aboutir à la communication et à la fixation des quantités de sels potassiques et de produits fabriqués d'origine minière qui seraient exportées par les nouveaux producteurs qui adhèrent au présent contrat.

Art. 3. — Les deux parties prendront en commun les mesures nécessaires en vue du maintien de la régularité du marché.

Art. 4. — A partir du 1er mai 1926, la vente annuelle en dehors de Allemagne, de la France, de leurs colonies, pays de mandat et de protectorat, sera partagée jusqu'à concurrence d'une vente annuelle de 840.000 tonnes de $K^2$ O., de telle sorte que le Syndikat recevra 70 % (soixante-dix pour cent) et la Société 30 % (trente pour cent). Pour le tonnage dépassant la vente annuelle de 840.000 tonnes, le Syndikat recevra 50 % (cinquante pour cent) et la Société 50 % (cinquante pour cent). Il est toutefois convenu que lorsqu'une vente de 825.000 tonnes de $K^2$ O. sera atteinte, la Société recevra 3.000 (trois mille) tonnes de $K^2$ O. à titre de priorité en dehors des chiffres de la répartition.

Si, dans la quatrième année contractuelle, une vente de 840.000 tonnes de $K^2$ O. n'est pas atteinte, la Société recevra pour la cinquième année contractuelle une priorité de livraison de 8.000 (huit mille) tonnes de $K^2$ O. sans que les 3.000 tonnes de $K^2$ O. prévues pour le cas où un tonnage de 825.000 tonnes de $K^2$ O. aurait été atteint, puisse faire double emploi.

Dans le cas où la vente de 840.000 tonnes de $K^2$ O. ne serait pas atteinte au cours de la cinquième année, il est convenu que, en tout état de chose, à partir du début de la sixième année, les quantités dépassant le tonnage annuel le plus élevé réalisé pendant les cinq premières années, seraient partagées dans la proportion de cinquante-cinquante.

Art. 5. — Les deux parties sont d'accord pour choisir aussi rapidement que possible, pour chaque pays, des organismes communs pour le développement des ventes.

Art. 6. — Les deux parties devront se communiquer mutuellement, dans les trois jours suivant chacune des trois décades de chaque mois, les chiffres des ordres reçus et des expéditions par fer ou par eau — effectuées dans la décade correspondante.

En cas d'avance d'une des parties sur sa quote-part de commandes dans un pays à la fin d'une de ces périodes de dix jours, le rajustement devra, sauf accord contraire, se faire si possible immédiatement et au plus tard dans le maximum de deux mois par un transfert de commandes correspondant.

En tout état de cause, un rajustement exact des quote-parts des chiffres de participation devra être atteint avant la fin de la saison qui est aussi celle de l'année contractuelle. (30 avril de chaque année.)

Dans le cas seulement où, par suite de force majeure, une compensation exacte ne pourrait être effectuée, le rajustement des quote-parts

se fera, soit par une livraison complémentaire à effectuer dans un délai maximum de quatre mois, ou, à défaut de pareille livraison, par le paiement, par la partie en avance à la partie en déficit, d'une bonification de 15 % (quinze pour cent) du prix brut de vente obtenu dans le pays considéré.

Art. 7. — Les prix de vente pour chaque pays seront fixés d'un commun accord entre les directions des deux parties, sur la base des propositions présentées par les directions des organismes de vente, lesquelles devront tenir compte des conditions propres à chaque pays à ce moment-là.

Ces prix devront être établis, d'une part en prenant en considération les prix de revient et, d'autre part, de manière à permettre le développement et l'emploi de la potasse pour l'agriculture et l'industrie dans chaque pays.

Art. 8. — La collaboration du Syndikat et de la Société ayant pour but de développer la vente de la potasse d'après les besoins des différents pays, de réaliser des économies dans les frais généraux et d'éviter une augmentation inutile des prix pour le consommateur, la répartition prévue à l'article 4 ci-dessus n'interdit nullement aux deux parties de s'entendre par accord particulier pour opérer des échanges de pays à pays si des mesures de cette nature leur sont indiquées d'un point de vue pratique.

Art. 9. — Il est constitué une Commission de contrôle composée de membres nommés pour moitié par chacune des deux parties.

Les membres de cette Commission, qui pourront agir soit en commun, soit séparément, auront pour rôle de contrôler l'exactitude des déclarations faites par les deux parties pendant la durée du présent contrat, soit au siège des Sociétés, soit au siège des Mines, dans les bureaux et en tous autres endroits.

Si certaines constatations faites par la Commission ne sont pas reconnues par l'une des parties, celle-ci a le droit de demander qu'il soit procédé à une nouvelle enquête par deux personnes prises en dehors de la Commission et qui, en cas de désaccord entre-elles, auront le droit de désigner un arbitre. Chacun des contractants désigne une de ces deux personnes.

Les membres de la Commission de contrôle, ainsi que les personnes désignées pour procéder à une nouvelle enquête, ont le droit de se faire assister dans leur fonction par des représentants des contractants.

Art. 10. — Les stipulations du présent contrat remplacent les accords antérieurs. Les deux parties déclarent vouloir appliquer ce contrat dans un esprit de collaboration loyale et amicale.

Art. 11. — Le présent contrat sera rédigé en langue allemande et en langue française et les deux textes seront signés par les deux parties.

Art. 12. — Pour les différends qui pourraient s'élever directement ou indirectement à l'occasion de l'exécution du présent contrat, il ne pourra pas être fait appel à la juridiction des tribunaux ordinaires.

Ces différends sont à régler par un arbitrage.

Cet arbitrage sera confié à un Comité d'arbitrage qui sera composé de deux représentants de chaque partie. Ces quatre arbitres nommeront un arbitre suprême et, dans le cas où ils ne pourraient se mettre

d'accord sur le choix de cet arbitre, le président de la Cour d'arbitrage de La Haye sera prié de bien vouloir le désigner.

En cas d'infraction dûment établie, la partie en faute sera tenue de payer à l'autre partie une amende dont le montant sera au maximum de 5 fois la valeur du litige, et, en cas de récidive au cours d'une année, de 10 fois la valeur du litige pour lequel l'arbitrage a été demandé.

ART. 13. — Ce contrat est conclu pour une durée de 10 ans, à dater du 1er mai 1926, avec la faculté qu'il pourra être résilié pour la fin de la 7e année avec un préavis de dénonciation d'un an.

Si le contrat n'est pas résilié, il reste en vigueur jusqu'à la 10e année et, s'il n'est pas dénoncé un an avant la 10e année, il se prolonge par tacite reconduction de cinq ans en cinq ans si une dénonciation un an avant l'expiration n'a pas eu lieu.

Si ce contrat se termine par dénonciation ou non renouvellement, la compensation entre les chiffres des livraisons et participations se fera en espèces comme cela est fixé dans l'article 6.

Fait à Paris, 4, place de l'Opéra, le 29 décembre 1926. »

Malgré les dispositions des clauses de ce contrat extrêmement avantageuses pour les mines alsaciennes de potasse, le chiffre de leurs exportations n'augmenta pas sensiblement. Seul celui de leurs ventes en France s'accroît considérablement.

VENTE EN SELS BRUTS (TONNES)

| | France et Colonies | États-Unis | Hollande | Belgique | Angleterre | Suisse | Scandinavie | Exportations totales |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1925 | 462.529 | 356.600 | 153.155 | 118.184 | 69.857 | 8.883 | 42.964 | 729.555 |
| 1926 | 535.164 | 296.639 | 114.827 | 139.997 | 67.391 | 10.665 | 59.572 | 735.329 |
| 1927 | 491.139 | 238.301 | 129.224 | 106.030 | 73.544 | 13.794 | 37.744 | 632.185 |
| 1928 | 634.391 | 290.353 | 109.123 | 104.480 | 60.287 | 15.213 | 53.583 | 704.358 |

La valeur des exportations de potasse alsacienne est cependant, à l'heure actuelle plus élevée qu'elle ne l'était en 1924, ce qui s'explique pour partie par l'évolution du franc français. Elle a atteint en 1929 428 millions de francs contre 368 millions de francs en 1928. Il résulte du tableau que nous avons reproduit que le tonnage des ventes en France est presque aussi élevé que celui des ventes à l'étranger, ce qui prouve que l'active propagande entreprise par les mines de potasse pour augmenter la consommation nationale a porté ses fruits. On estime que le marché français, qui absorbe en ce moment 180.000 tonnes de potasse pure, pourrait facilement en absorber 600.000, voire même 800.000 tonnes (1). La stagnation des

(1) Chiffres que l'Allemagne a dépassés depuis longtemps.

ventes à l'étranger provient d'une part d'une certaine saturation des marchés étrangers, d'autre part, dans une mesure qu'il est difficile d'apprécier, de la mise en exploitation dans un grand nombre de pays de mines de potasse récemment découvertes. C'est ainsi que la Pologne dépasse déjà en ce moment la production des mines de potasse alsaciennes de 1913 et qu'elle espère d'ici quelques années pouvoir se libérer entièrement de la nécessité d'importer de la potasse française et allemande (1). L'Espagne a produit, en 1929, dans ses mines de Sercia, 90.000 tonnes de sels bruts et 45.000 tonnes de potasse pure. L'Amérique, enfin, a pu augmenter sa production de $K^2$ O. de 52.000 tonnes en 1928 à 58.000 tonnes en 1929.

Néanmoins, l'avance acquise par les Mines de potasse alsaciennes reste suffisamment grande pour que la concurrence de la potasse autre que la potasse allemande — si concurrence il y a — ne puisse devenir redoutable que dans un délai qui ne paraît pas devoir être très proche. Il est infiniment probable qu'après l'arrêt des exportations que l'on peut constater de 1925 à 1929. et, dans une mesure plus considérable encore, en 1930, il se produira une reprise énergique. La capacité d'absorption en potasse du marché mondial comparée à la consommation actuelle paraît en effet illimitée.

La Société Commerciale des Potasses d'Alsace prend d'ailleurs maintenant déjà toutes ses dispositions afin de pouvoir assurer l'écoulement facile à l'étranger d'un tonnage plus que double du tonnage actuel, en créant, en dehors des magasins à potasse qu'elle exploite déjà au port d'Anvers, des magasins analogues au port de Rotterdam. La question des transports revêt en effet pour l'industrie alsacienne de la potasse une importance primordiale, étant donné l'éloignement du gisement alsacien des ports de mer. Tandis que les mines allemandes ne sont séparées des ports de Brême et de Hambourg que par une distance de 200 à 300 kilomètres, la distance qui sépare Bollwiller, la principale gare d'embarquement de la potasse alsacienne, de Dunkerque, est de 655 kilomètres. Les mines de potasse alsaciennes ont fort heureusement utilisé la voie rhénane pour compenser cette infériorité naturelle. L'impor-

(1) Les droits d'importation sur la potasse y ont été notablement augmentés, ce qui a forcé la Société Commerciale des Potasses d'Alsace et le Kali-Syndikat d'y baisser leurs prix.

tance des expéditions par le port de Strasbourg est de plus en plus grande (1).

| | |
|---|---|
| 1913 | 71.822 tonnes |
| 1919 | 125.323 » |
| 1920 | 245.006 » |
| 1921 | 19.838 » |
| 1922 | 426.974 » |
| 1923 | 237.614 » |
| 1924 | 306.194 » |
| 1925 | 330.867 » |
| 1926 | 264.422 » |
| 1927 | 458.203 » |
| 1928 | 571.367 » |
| 1929 | 573.649 » |

Cependant, ce n'est que relativement tard que les mines de potasse alsaciennes ont abandonné d'autres voies de transport. Pendant longtemps, le port de Dunkerque espérait devenir le port d'exportation de la potasse alsacienne. Des encouragements officiels lui furent même prodigués en sa qualité de port français (2). Du point de vue économique, cette préférence donnée au port de Dunkerque était injustifiable. Voici quels étaient, en effet, en 1924, les prix du transport de la potasse par Anvers, Dunkerque et Le Havre:

PRIX DU TRANSPORT DE LA POTASSE PAR TONNE

| | Sels bruts pour l'agriculture (sylvinite broyée) | |
|---|---|---|
| | Wagons de 15 t. | Trains complets |
| | — | — |
| Anvers par fer | 45,35 | 36,32 |
| Anvers par le Rhin | 25,65 | 24 |
| Dunkerque | 38,05 | 34,05 |
| Le Havre | 41,60 | 36,90 |
| | Chlorure de potassium | |
| Anvers par fer | 48,05 | 44,50 |
| Anvers par le Rhin | 27,50 | 27,75 |
| Dunkerque | 56,35 | 50,45 |
| Le Havre | 51,15 | 45,85 (3) |

(1) A. Uhry: Le port de Strasbourg et le transbordement de la potasse, dans la Navigation du Rhin du 15 septembre 1928.

(2) Le 1er octobre 1927, en inaugurant le Port aux pétroles de Strasbourg, M. Tardieu prétendit que l'intérêt de la défense nationale commandait d'orienter vers Dunkerque une partie du courant d'exportation des potasses.

(3) Libault: Les potasses d'Alsace, dans la Navigation du Rhin du 15 juillet 1924.

De toutes les voies qui s'offraient à la potasse alsacienne, la voie rhénane était sans contestation possible la plus économique. Elle l'emporta en 1925 définitivement sur les voies concurrentes.

**TRANSPORTS DE POTASSE DESTINÉE A L'EXPORTATION**

| | 1923 | 1924 | 1925 |
|---|---|---|---|
| | — | — | — |
| Via Strasbourg-Port-du-Rhin | 237.614 | 306.194 | 330.867 |
| Dunkerque ..... | 32.000 | 52.000 | 8.000 |
| Kleinbettingen (Anvers par Chemin de Fer) ..... | 375.000 | 286.000 | 240.000 |
| Via d'autres points ..... | 52.000 | 62.000 | 69.000 |

En ce moment, le courant est définitivement fixé. Jusqu'à présent, Anvers jouissait encore du monopole des exportations par Strasbourg. De grands magasins d'une capacité de 140.000 tonnes y ont été érigés en 1928 par la Ville d'Anvers et loués à la Société Commerciale des Potasses d'Alsace. Cependant, un accord conclu au mois d'août 1930 entre la Société Commerciale des Potasses d'Alsace et la Ville de Rotterdam a également garanti à cette Ville, qui s'est engagée à construire des entrepôts spéciaux, un certain pourcentage des exportations de potasse. La conclusion de cet accord a été retardée par des interventions diplomatiques de la Belgique, renforcées par une bruyante campagne de la presse belge, qui prétendait réserver à Anvers seule le privilège des exportations de potasse. L'entente est intervenue sur la base que le port d'Anvers recevra de toute manière le tonnage de potasse qu'il a reçu en 1929-1930. Le surplus sera partagé entre Rotterdam et Anvers. L'optimisme dont font preuve quant à l'avenir des mines de potasse d'Alsace, tant les dirigeants de l'industrie alsacienne de la potasse que les milieux économiques belges et néerlandais, résulte peut-être de la manière la plus frappante du fait qu'on admet, comme chiffre des exportations de potasse à atteindre dans quelques années, par le seul port de Rotterdam, 1.500.000 tonnes.

Les mines de Potasse alsaciennes travaillent en outre à ancrer leurs débouchés sur des bases solides. Au début, les sels vendus étaient presque entièrement des sels bruts qui, sous un poids relativement élevé, ne contenaient qu'un pourcentage assez restreint de potasse pure. Aujourd'hui, la potasse produite n'est plus mise dans le commerce qu'après avoir subi un traitement d'enrichissement qui a pour but d'augmenter sa teneur en $K^2$ O. Voici comment la proportion des sels travaillés a changé depuis 1920:

| Années | Sels ayant subi un traitement d'enrichissement | Pourcentage sur les sels produits |
|---|---|---|
| 1920 | 223.194 tonnes | 18,3 % |
| 1921 | 347.864 » | 39,3 % |
| 1922 | 622.569 » | 46,9 % |
| 1923 | 733.492 » | 46,4 % |
| 1924 | 807.920 » | 48,5 % |
| 1925 | 968.279 » | 50,3 % |
| 1926 | 1.316.297 » | 56,8 % |
| 1927 | 1.388.140 » | 59,7 % |
| 1928 | 1.569.137 » | 60,8 % |
| 1929 | 1.887.081 » | 60,2 % |

D'autre part, les mines de potasse d'Alsace se sont efforcées, à l'instar de ce qu'avaient fait les Mines de Strassfurt, de créer une industrie chimique de la potasse. C'est ainsi que la Société des Mines de Kali-Sainte-Thérèse a créé, en décembre 1929, la Société Anonyme des Potasses et Engrais chimiques, au capital de 20 millions, et que les Mines Domaniales, de concert avec la Société Anonyme des Produits Chimiques de Tessenderloo, ont fondé également, au cours de l'année 1929, les Produits Chimiques de Limbourg, au capital de 30 millions (1).

Les deux nouvelles Sociétés doivent fabriquer du sulfate de potasse. « Il apparaît aujourd'hui assez clairement, dit le rapport de la Direction présenté à l'Assemblée générale des actionnaires des Mines de Kali Sainte-Thérèse du 17 mai 1930, que la marge bénéficiaire actuelle ne pourra être maintenue et améliorée ensuite que par l'extension des fabrications donnant des produits plus concentrés et mieux adaptés aux usages de l'agriculture moderne. »

La Société « Potasses et Engrais Chimiques », aussi bien que les « Produits Chimiques du Limbourg » n'ont pas leurs usines situées en Alsace; la première Société s'est installée à Rouen, l'autre en Belgique, sur le canal d'Anvers à Turkont-Hasselt. On a prétendu qu'il était impossible de construire ces usines dans une région frontière qui, en cas de guerre, serait exposée à une invasion de l'ennemi. Peut-on vraiment considérer cette argumentation comme sérieuse, étant donné que si l'éventualité d'une guerre devait jamais se présenter, les Mines de potasse alsaciennes seraient également envahies, ce qui réduirait de toute manière à l'inactivité les usines en question? Il serait préférable que l'industrie chimique de la potasse s'établisse en Alsace, où elle se trouve à proximité immédiate de sa matière première. C'est ce qui a déjà été fait pour les fa-

(1) Déjà, en 1928, une Société de recherche à responsabilité limitée, la Société d'études pour la fabrication et l'emploi des engrais chimiques, avait été créée. Le capital des Produits Chimiques de Limbourg a depuis lors été porté à 50 millions.

briques de brome par exemple, qui sont rattachées aux mines de potasse et produisent déjà plus de brome que la France n'en consomme (1).

De toute manière, la chimie de la potasse est appelée à un grand avenir. Le but qu'il s'agit d'atteindre, et qui a déjà été atteint en Allemagne, est la création d'un engrais combiné qui contienne à la fois de la potasse, de l'azote et des phosphates, donc tous les engrais nécessaires à l'agriculture. Il est, dès à présent, certain que l'Alsace jouera un rôle prépondérant dans cette recherche et il est possible, sinon probable, qu'elle sera, dans quelques années, le pivot de l'industrie française des engrais artificiels.

(1) L'orientation vers l'industrie chimique des Mines de potasse d'Alsace rencontre une forte opposition de la part de l'industrie chimique française, qui ne voudrait pas que ces mines, grâce aux capitaux énormes dont elles disposent, puissent se tailler, dans l'industrie chimique française, une place privilégiée.

Une entente a été conclue vers la fin de l'année 1930 entre fabricants allemands et français de brome pour la vente en commun de leur production.

CHAPITRE TREIZIEME

# Le commerce du charbon

Avec la potasse, le charbon est le seul produit dont le commerce, en Alsace, soit soumis à des conventions internationales qui viennent, pour ce qui le concerne, d'être conclues au cours de l'année 1930. Il mérite, en tous les cas, également une mention particulière. Non seulement l'Alsace consomme de grandes quantités de charbon — les trois départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle absorbent plus de 4 millions de tonnes de charbon par an — mais elle distribue encore dans un rayon étendu le charbon qu'elle reçoit (1).

En 1913, l'Alsace importait 2.500.000 tonnes de charbon, dont 1 million des houillères de la Sarre et de la Moselle, 1.270.000 tonnes de la Ruhr, 180.000 tonnes de Belgique et de 20 à 30.000 tonnes d'Angleterre. Sa consommation propre était de 2.320.000 tonnes; 180.000 tonnes étaient donc réexportées, principalement vers la Suisse. Nous avons déjà vu (2) que, du fait de l'inauguration du port du Rhin de Strasbourg, il s'était produit, dans les dernières années du XIX^e^ siècle, un changement complet dans la provenance des charbons importés en Alsace. Alors qu'en 1885, la Sarre et la Lorraine fournissaient encore 90 % des besoins alsaciens en charbon, elles n'en satisfaisaient plus que 39,70 % en 1913. Le charbon dépend, en effet, plus que toute autre marchandise, en raison de sa valeur relativement faible, des transports, et ce n'est que la reprise du trafic rhénan qui a permis aux charbons de la Ruhr de prendre en Alsace la place qu'ils occupent en ce moment.

Après la guerre, les courants précédemment établis furent maintenus, aussi bien parce qu'ils étaient fondés sur des données économiques naturelles, que parce qu'ils étaient destinés à jouer un certain rôle dans le système des réparations qui

(1) Voir Maurice JULIA: Le trafic charbonnier du port de Strasbourg, thèse Paris 1926, et LAUFENBURGER: Cours d'économie alsacienne, page 63 et suivantes.

(2) Voir page 51.

fut imposé à l'Allemagne. Plus que jamais, il apparut que le port de Strasbourg allait devenir un centre distributeur de premier ordre, possédant un Hinterland de 28 départements, dans lequel il pouvait efficacement concurrencer le charbon anglais.

Avant la guerre, le phénomène de rebondissement des courants aux frontières, dont nous avons déjà parlé, avait empêché le charbon de la Ruhr importé à Strasbourg, de dépasser, sauf certaines expéditions dans l'Est de la France, la frontière du Reichsland. Maintenant, toutes les entraves étaient supprimées.

Les ventes de charbons de la Sarre se maintinrent à leur ancien niveau (1). Celles des charbons lorrains augmentèrent dans la même mesure que se développait la production des houillères lorraines. La moitié de la production de ces houillères, c'est-à-dire plus de deux millions de tonnes, est écoulé en Alsace et en Lorraine, le reste allant dans les autres départements français. Quant aux importations de charbon de la Ruhr, elles furent confiées à un Office des Houillères sinistrées (O. H. S.), dans lequel les mines de charbons dévastées du Nord de la France possédaient des intérêts prépondérants. Ce sont principalement des importations des charbons de la Ruhr dont nous nous occuperons, car elles ont posé des problèmes qui n'ont pu être résolus que grâce à de très grands efforts et à des sacrifices considérables consentis par l'Etat français.

Les efforts de l'O. H. S. tendirent à donner à Strasbourg un Hinterland purement artificiel. En octobre 1924, un tarif dégressif comportant quatre zones de vente fut introduit (2). La première de ces zones, comprenant les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, le Territoire de Belfort et l'arrondissement de Montbéliard, recevait les charbons de réparation aux prix du tarif de base; la quatrième de ces zones, composée des départements de l'Yonne et des Hautes-Alpes, recevait, par tonne de charbon achetée, une ristourne allant de 6 à 8 francs. Ces tarifs dégressifs avaient pour but d'orienter le commerce des charbons de Strasbourg vers le Sud-Est et de l'empêcher de pénétrer trop vers l'Est de la France et vers le bassin parisien. Pour faciliter l'écoulement des charbons de la Ruhr en Vieille-France, le bénéfice des tarifs intérieurs pour le transport des combustibles minéraux fut accordé à l'Alsace et à la Lorraine le 31 décembre 1921 déjà alors, que la tarification française n'a été introduite sur le réseau d'Alsace-Lorraine, pour les autres produits, que par décret du 22 février 1923.

L'O. H. S. — et c'est peut-être là l'unique avantage que l'Al-

(1) Voir page 160.

(2) Ce système a également été appliqué par les Mines de charbons de la Sarre et de la Moselle.

sace eût retiré de son activité — ayant le monopole des importations des charbons de réparation, fortifia beaucoup la position des nouvelles Sociétés charbonnières fondées en assez grand nombre au port de Strasbourg. Ces Sociétés charbonnières, qui créèrent, dès 1924, une coopérative d'importation des charbons allemands de réparation par le port de Strasbourg, veillèrent jalousement à ce que les membres du Kohlensyndikat allemand ne viennent s'installer au port de Strasbourg. Théoriquement, ils étaient libres de le faire, puisque rien ne les empêchaient d'importer des charbons en dehors des contingents fixés pour les réparations. Ils essayèrent effectivement, en 1925, de prendre pied à Strasbourg, mais leurs calculs furent déjoués par un décret du 26 juillet 1925, qui soumit toute importation de charbons allemands, autre que celle des charbons de réparation, à l'octroi d'une licence. Il est évident que, même s'ils l'avaient demandée, — ce qu'ils ne firent point, — cette licence n'aurait pas été accordée aux membres du Kohlensyndikat. Auparavant, en 1923, les importateurs strasbourgeois avaient encore voulu consolider leur situation d'une autre manière en obtenant qu'une partie des mines de la Ruhr fût amodiée aux consommateurs de l'Hinterland du port de Strasbourg, mais cette combinaison échoua. En 1926, une convention fut conclue à Cologne, premier pas vers un régime de liberté commerciale, en vertu de laquelle l'Allemagne ne livrerait plus à la France, comme charbon de réparation, que les 100.000 tonnes mensuelles destinées au port de Strasbourg. L'O. H. S. répartissait ces charbons entre les neuf Sociétés charbonnières accréditées auprès du port de Strasbourg qui pouvaient les vendre librement dans l'Hinterland du port de Strasbourg. Cinquante pour cent des charbons devaient au moins être transportées sur le Rhin par l'armement français.

Déjà avant l'arrivée du 10 janvier 1930, date fixée pour la cessation de l'activité de l'O. H. S., des pourparlers avaient été entamés en vue de conclure sur de nouvelles bases, entièrement contractuelles cette fois-ci, un accord avec le Kohlensyndikat allemand. Les négociations furent extrêmement ardues et se heurtèrent à l'opposition des consommateurs de charbons de l'Hinterland du port de Strasbourg, qui avaient intérêt à ce que le charbon de la Ruhr pénètre en Alsace sans être réservé à certains importateurs, et des Houillères de la Sarre et de la Lorraine qui redoutaient que la concurrence du charbon de la Ruhr, sous un régime de liberté absolue, ne leur soit dommageable. Un premier accord dut, pour ces raisons, être annulé. Un second put enfin être signé à Essen le 31 juillet 1930, entre le Gouvernement français et le Comptoir d'Importation de Charbons (communément appelé Importchar.),

qui représente les intérêts charbonniers du port de Strasbourg, et le Reinisch-Westfälisches Kohlensyndikat.

La durée de cet accord s'étendra jusqu'en 1939. Le Kohlensyndikat y renonce expressément au droit de vendre des charbons de la Rhur dans les 12 départements qui sont considérés comme formant l'Hinterland naturel du port de Strasbourg. Ces 12 départements sont: la Moselle, le Bas-Rhin, le Haut-Rhin, la Meurthe-et-Moselle, le Territoire de Belfort, le Doubs, le Jura, la Haute-Saône, les Vosges, la Haute-Marne et la Côte-d'Or. Le monopole d'importation pour ces départements est laissé aux entreprises charbonnières établies dans le port de Strasbourg et fédérées dans l'Importchar. Le tonnage, devant être livré à Strasbourg, doit atteindre au moins 600.000 tonnes par an; il est prévu qu'il s'élèvera normalement à 1.200.000 tonnes, mais rien n'empêche qu'il ne dépasse ce chiffre. Les transports doivent être effectués sur des chalands français dans une proportion d'au moins 50 %. En contre-partie de ces avantages, le Gouvernement français accorde au Kohlensyndikat une ristourne de 1 mark 20 par tonne de charbon livré. Les prix de vente peuvent être librement fixés. Par contre, le frêt payé à la flotte rhénane française, ne doit pas descendre au-dessous d'un certain taux dépendant également des fluctuations des prix du charbon. La ristourne de 1 mark 20, versée au Kohlensyndikat, doit surtout servir à égaliser les frêts (1). Le paiement du charbon, acheté au Kohlensyndikat, se fait sur le compte des réparations. Les importations sont surveillées par un organisme mixte, composé jusqu'à concurrence de 75 %, par les adhérents de l'Importchar. et pour les 25 % restants par une quarantaine de maisons allemandes.

A première vue, cet accord paraît singulier, et il l'est en effet. Singulier, parce que l'Etat français contribue par un versement annuel de 9 millions de francs environ, à assurer aux Sociétés charbonnières strasbourgeoises, c'est-à-dire en pratique à deux Sociétés qui contrôlent toutes les autres, un monopole dont les conséquences sont très étendues. Il est possible, comme l'a prétendu la Chambre de Commerce de Strasbourg, en forçant cependant de beaucoup la note juste, que le sort futur du port de Strasbourg et de la navigation française sur le Rhin soit lié à la conclusion d'un accord semblable, mais il semble plutôt que cet accord tende à favoriser le commerce du charbon au détriment des consommateurs qui auraient gagné à voir s'établir un régime de libre concurrence. Peut-être

(1) Les Mines lorraines et sarroises ont primitivement redouté qu'elle servirait exclusivement à améliorer les conditions d'exploitation des Mines de la Ruhr. On a voulu, par cette disposition, leur donner satisfaction. Sur leurs instances, le montant de la ristourne a d'ailleurs été abaissé de 2 marks à 1 mark 20 par tonne.

que le port de Strasbourg lui-même y aurait gagné. On ne voit pas très bien, dans tous les cas, pourquoi sa ruine serait proche si des maisons allemandes s'y installaient (1).

Voici quel a été, durant les dernières cinq années, le trafic charbonnier de Strasbourg:

| | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 | 1929 |
|---|---|---|---|---|---|
| *Entrées* | | | | | |
| Par bateaux du Rhin | 1.329.803 t | 1.519.333 | 1.658.055 | 1.801.075 | 1.746.086 |
| Par bateaux du canal | 115.063 | 120.160 | 168.219 | 194.295 | 126.986 |
| Par wagons | 46.388 | 169.872 | 183.157 | 386.024 | 217.645 |
| Total | 1.491.254 | 1.809.365 | 2.009.431 | 2.381.394 | 2.090.717 |
| *Sorties* | | | | | |
| Par bateaux du Rhin | 12.322 | 60.655 | 100.067 | 56.255 | 29.079 |
| Par bateaux du canal | 293.696 | 418.603 | 507.942 | 676.864 | 663.409 |
| Par wagons | 871.763 | 957.015 | 813.315 | 765.135 | 1.162.909 |
| Total | 1.177.776 | 1.436.279 | 1.421.224 | 1.498.254 | 1.855.397 |

La consommation en charbon de l'agglomération strasbourgeoise a varié, dans ces années, de 313.478 tonnes en 1925 à 883.140 tonnes en 1928. Les réexpéditions atteignent de 70 % à 75 % des charbons importés. Nous ne connaissons leur répartition que pour le trafic qui se fait par canaux.

**TRANSPORT DE CHARBONS PAR CANAUX AU DÉPART DE STRASBOURG EN TONNES**

| | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 | 1929 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pour l'Alsace | 58.066 | 72.441 | 125.809 | 100.627 | 152.676 | 210.496 | 183.035 |
| Pour la rég. de l'Est | 67.947 | 112.046 | 177.348 | 289.351 | 276.392 | 369.630 | 305.558 |
| Pour la rég. de Lyon et du Centre | | 1.002 | 13.660 | 8.789 | 13.255 | 5.130 | 1.513 |
| Pour la région parisienne | | | | 12.093 | 270 | | |
| Pour la Suisse | 493 | 1.600 | 3.441 | 19.299 | 71.393 | 89.029 | 183.240 |
| Total | 126.013 | 187.089 | 320.158 | 430.359 | 513.986 | 674.285 | 673.346 |

Deux choses frappent dans ce tableau: la progression des expéditions dans l'Est de la France et dans la Suisse. La première progression est due à une extension de l'Hinterland du port de Strasbourg, la seconde provient de l'utilisation, depuis 1927, du canal de Huningue comme voie d'évacuation du port de Strasbourg (2).

---

(1) On le voit d'autant moins qu'on s'efforce, pour d'autres branches, d'attirer précisément des maisons allemandes au port de Strasbourg.

(2) Voir pages 115 et 116.

La quantité de charbon de la Ruhr importée à Strasbourg a, depuis 1925, constamment dépassé la quantité minima de 1.200.000 tonnes, fixée par l'accord du 31 juillet 1930.

IMPORTATIONS DE CHARBONS AU PORT DE STRASBOURG

| Années | Venant d'Allemagne | Venant de Belgique et de Hollande | Total |
|---|---|---|---|
| 1920 | 1.048.505 t. | | 1.048.505 t. |
| 1921 | 196.265 » | 1.021 » | 197.286 » |
| 1922 | 929.385 » | 1.401 » | 930.786 » |
| 1923 | 668.615 » | 110.209 » | 778.824 » |
| 1924 | 1.130.695 » | 13.320 » | 1.144.015 » |
| 1925 | 1.264.756 » | 64.547 » | 1.329.803 » |
| 1926 | 1.480.242 » | 39.011 » | 1.519.333 » |
| 1927 | 1.382.291 » | 128.922 » | 1.379.847 » |
| 1928 | 1.609.433 » | 182.389 » | 1.791.822 » |
| 1929 | 1.413.930 » | 324.738 » | 1.738.668 » |

CHAPITRE QUATORZIEME

# Les échanges de courant électrique

Des échanges de courant électrique entre l'Alsace et certaines parties du Grand-Duché de Bade, alimentées par les secteurs des Oberrheinische Kraftwerke, devenus aujourd'hui les Forces Motrices du Haut-Rhin, et l'Electricité de Strasbourg, de même qu'avec la Suisse, se faisaient déjà avant la guerre. Mais ils n'avaient qu'une importance purement locale et leur ampleur ne saurait être comparée à celle des importations et exportations de courant électrique après la guerre (1). Leur progression saisissante mérite qu'on les range dans un aperçu sur les principaux courants d'échanges de l'Alsace.

L'Alsace est partagée, en ce qui concerne sa production électrique, en trois secteurs, celui de l'Electricité de Strasbourg, celui, fragmenté, de la Salec (Société Alsacienne et Lorraine d'Electricité) et celui des Forces Motrices du Haut-Rhin. Jusqu'à présent, ces trois Sociétés n'ont exploité que des centrales thermiques. L'Energie Electrique du Rhin, fondée par les Forces Motrices du Haut-Rhin en 1927, exploitera une usine électrique, actuellement en cours de construction, installée sur le premier tronçon du grand canal d'Alsace. Ces différentes entreprises, groupées dans la Trédal (Société de transport d'énergie électrique d'Alsace et de l'Est), sauf la Salec, dont le centre de gravité ne se trouve d'ailleurs pas en Alsace, mais en Lorraine, où cette Société exploite la Centrale de Creutzwald, poursuivent méthodiquement la construction d'un réseau de connexions régionales, interrégionales et internationales.

Les connexions internes sont déjà relativement anciennes.

(1) Voir Marcel Klein: L'électricité en Alsace et en Lorraine, Strasbourg 1930, pages 76 à 86 et 110 à 112, et la Carte des liaisons électriques de l'Est de la France publiée par la Société de Documentation Industrielle, Strasbourg 1927.

Elles relient le réseau de la Salec, en Lorraine, à celui des Forces Motrices du Haut-Rhin, en passant par l'Electricité de Strasbourg. Ce réseau est renforcé en ce moment par un super-réseau de 150.000 wolts, qui unira Strasbourg à la Centrale des Forces Motrices du Haut-Rhin et à l'usine de Kembs de l'Energie Electrique du Rhin.

Les connexions interrégionales ne sont pas encore parfaites. Une ligne de 135.000 volts rattache le secteur des Forces Motrices du Haut-Rhin aux Houillères de Ronchamps. Quant à l'Electricité de Strasbourg, elle est reliée au secteur de la Salec, en Lorraine, et, par la Salec, à celui de la Société Electrique de la Sidérurgie lorraine. Les lignes alsaciennes rejoignent la grande ligne de 120.000 volts, qui longe le versant ouest des Vosges et qui doit aller de la Suisse jusqu'à Dunkerque, à Ronchamps et dans la région de Nancy. L'Energie Electrique du Rhin a demandé la concession d'une première ligne allant jusqu'à Troyes et d'une seconde allant à Nancy et vers le Nord de la France; ses visées tendent à la faire devenir plus tard fournisseur de la région parisienne.

Par ces liaisons électriques internationales, l'Alsace sert d'intermédiaire entre la France, la Suisse et l'Allemagne. Deux lignes de 135.000 volts partent des usines suisses de Görgen, Lutterbach, Beznan et Mühleberg, une troisième ligne, de 40.000 volts, d'Augst et de Rheinfelden, et une dernière ligne, de 70.000 volts, de Rheinfelden à Mulhouse. Le secteur des Forces Motrices du Haut-Rhin est relié au réseau de la « Badische Kraftlieferungsgesellschaft » à Fribourg-en-Brisgau, par une ligne de 70.000 volts se dirigeant sur Fribourg. Le réseau de l'Electricité de Strasbourg sera incessamment raccordé à celui du Badenwerk par une ligne de Strasbourg à Offenburg.

Charpente incomplète encore sans doute, parce qu'elle a été constituée au début sans subordination à un principe supérieur, un peu comme les chemins de fer, avec l'histoire desquels le réseau électrique de l'Alsace présente d'étonnantes ressemblances. L'Alsace forme en ce moment, avec la Lorraine, une région électrique indépendante qui devra se rattacher aux autres réseaux pour que soit réalisé, au maximum, l'équilibre de la production et de la consommation, qui reste le problème essentiel de la production électrique. Lorsque le réseau national sera une fois constitué, l'Alsace pourra y verser l'excédent d'énergie produit par les usines hydrauliques du grand canal d'Alsace; elle pourra y puiser, dans les heures de surcharge, l'électricité des houillères voisines et l'électricité résiduelle des Hauts-Fourneaux de Lorraine, qui est appe-

lée à jouer un grand rôle comme réservoir de force dans le système électrique de l'Est de la France (1).

Dès à présent, les importations et exportations de courants des secteurs alsaciens atteignent des chiffres impressionnants. Les importations l'emportent encore de loin sur les exportations. En 1927, l'Electricité de Strasbourg a reçu 38 millions de Kwh. des secteurs étrangers, dont 29.700.000 de Suisse; elle a vendu, la même année, au dehors, 12 millions de Kwh. Les importations dans son secteur diminuent d'année en année, du fait de la mise en marche de la nouvelle Centrale construite par cette Société au port du Rhin. En 1928, elles ne se sont plus élevées qu'à 33 millions de Kwh. et, en 1929, à 14.600.000 Kwh. Les quantités de courant électrique suisse importées par les Forces Motrices du Haut-Rhin dépassent 200 millions de Kwh. par an, alors que celles-ci ne placent ailleurs que 40 millions de Kwh. Mais, ici également, les importations sont appelées à diminuer, lorsque l'usine de Kembs sera achevée. A ce moment, le Haut-Rhin disposera d'un excédent considérable de courant qu'il placera vraisemblablement, sans difficulté, dans la région de l'Est (2).

En ce qui concerne l'Allemagne, elle a importé d'Alsace, en 1925, 37.500.000 Kwh., et, en 1926, dernière année pour laquelle nous possédions des chiffres exacts, 15 millions de Kwh.

Les importations de courant électrique sont grevées d'une taxe de 2 % sur le prix effectif et d'un droit de statistique, pour le calcul duquel il a été admis qu'un Kwh. correspondait à 0,250 kg. de charbon.

---

(1) Hagondange dispose déjà maintenant de 35.000, Rombas de 33.000, la maison de Wendel de 56.000, Knutange de 26.000, la Société Minière et Métallurgique à Thionville de 11.000 et Uckange de 8.000 kilowatts.

(2) On évalue la consommation électrique de la région de l'Est en 1935 à 2.400 millions de kwh.; voir Klein, loc. cit., page 111.

# CONCLUSION

## L'Alsace devant la crise

Normalement, une étude sur le développement des courants commerciaux d'un pays se clôture par un aperçu sur la balance des comptes de ce pays, aperçu dans lequel on résume tous les éléments de son activité avec l'étranger. Pour une province encastrée dans la vie économique d'une nation, une pareille balance des comptes ne se laisse pas établir. Sans doute est-il possible de savoir si cette province s'enrichit ou s'appauvrit, si sa population s'accroît ou décroît, mais on ne saisit par là qu'un des aspects du problème complexe de ses relations avec le dehors.

Aussi cette étude a-t-elle eu un autre but: celui de poursuivre l'adaptation successive de l'Alsace à des milieux différents: milieux français pour la première moitié du XIX^e^ siècle, milieu allemand après 1870, et encore milieu français — mais combien changé! — après 1918. Nous avons insisté davantage sur l'évolution prise par l'Alsace dans les dernières douze années, parce que ces années sont celles dans lesquelles nous vivons et qu'elles portent en elles l'avenir immédiat de notre province.

Cet avenir, quel est-il ? Chargé de menaces et d'incertitudes ou, au contraire, serein et paisible?

A ne considérer que l'essor de certaines branches de la production alsacienne pendant l'après-guerre, la prospérité de la majeure partie des industries alsaciennes pendant cette même période, prospérité rarement démentie jusqu'à présent, ou serait tenté d'affirmer que l'Alsace a trouvé l'équilibre qui lui assure un développement harmonieux de ses forces vitales. Telle aurait été vraisemblablement notre conclusion il y a une année encore.

Mais, depuis lors, des symptômes inquiétants ont révélé des fissures dans le bel édifice construit par le labeur et la ténacité alsaciens. La vague de dépression, partie en 1929 d'Amérique, commence à atteindre l'économie française qui, jusqu'à

présent, a paru sortir indemne de toute crise, et commence en particulier à ronger les assises de la prospérité alsacienne. Faut-il citer des faits? En dehors du ralentissement des affaires dans l'industrie textile, qui ne date pas d'hier, ce sont les chemins de fer d'Alsace-Lorraine, dont la diminution du trafic au cours de l'année 1930, la plus forte de tous les réseaux français,revêt des proportions inquiétantes (1) ; ce sont les mines de potasse qui, depuis quelque temps, sont obligées de faire chômer par équipes leurs ouvriers; c'est la faible envergure du programme de constructions pour l'année 1931, indices infaillibles d'une chute de l'index économique.

L'Alsace a déjà traversé une crise en 1920, mais, à ce moment, on pouvait chercher son explication dans des facteurs d'ordre général et dans l'idée que l'Alsace en était à la phase aiguë de son adaptation au marché français.

Aujourd'hui, cette explication ne paraît plus satisfaisante. La vérité est que l'Alsace a su profiter très habilement de la prospérité française pour écouler sa production ancienne et amplifier considérablement son outillage. Ce fait est tout à l'honneur des industriels, des commerçants et des banquiers alsaciens. Mais il ne faut pas méconnaître que l'économie alsacienne, en ce moment, est fondée sur des bases très incertaines. La prospérité d'un pays est parfois trop chancelante pour que l'on puisse asseoir là-dessus toute une politique économique. L'exemple récent de l'Amérique le prouve suffisamment.

Il appartiendra aux dirigeants de l'économie alsacienne, en liant adroitement leurs industries et leurs productions non seulement aux industries et aux productions des autres régions — cela ils sont en voie de le faire — mais aux industries et aux productions étrangères, de raffermir leurs positions sur le marché français et européen. Les ressources de l'Alsace en capitaux sont suffisamment grandes pour mener cette tâche à bonne fin. Ce n'est qu'alors, lorsque le sol mouvant de l'action isolée aura été abandonné pour la terre ferme, que l'avenir économique de l'Alsace sera à l'abri des dangers contre lesquels il lui faut se défendre maintenant.

---

(1) Du 1er janvier au 23 décembre 1930, les recettes du Réseau d'Alsace-Lorraine n'ont atteint que 1.105.836.000 francs contre 1.158.267.000 francs pour la période correspondante de 1929, soit une diminution de 4,53 %. La diminution des recettes ne s'élève, par contre, qu'à 2,49 % pour l'Est, 2,01 % pour le Midi, 1,87 % pour le Nord et 0,18 % pour le P. L. M. Pour le Réseau de l'Etat il y a même un léger excédent de 0,11 %.

# BIBLIOGRAPHIE

## GENERALITES


Laufenburger (H.). — Cours d'économie alsacienne, Tome premier, Paris 1930.

Grad (Ch.). — Etudes statistiques sur l'industrie de l'Alsace, 2 vol., Colmar, Strasbourg et Paris, 1879 et 1880.

*Das Reichsland Elsass-Lothringen, Landes-und Ortsbeschreibung,* 3 vol. Cet ouvrage renferme des monographies économiques très précieuses.

*Statistisches Jahrbuch für Elsass-Lothringen,* Strasbourg.

*Comptes rendus statistiques de l'Office de Statistique d'Alsace et de Lorraine,* Strasbourg, années 1919 et suiv.

*Annuaire des Sociétés par actions du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, de la Moselle, du Luxembourg et du Territoire de la Sarre,* Strasbourg, années 1921 et suiv.

*Bulletin trimestriel de la Chambre de Commerce de Strasbourg,* Strasbourg, années 1922 et suiv.

*Bulletin périodique de la Chambre de Commerce de Colmar.*

*Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce de Mulhouse.*

*Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse,* Mulhouse, années 1928 et suiv.


## LE COMMERCE ALSACIEN AU XIX$^{e}$ SIECLE


Ponteil (F.). — La situation économique du Bas-Rhin au lendemain de Révolution française, Collection d'études sur l'histoire du droit et des institutions de l'Alsace, Strasbourg, 1927.

Réclamation de la ci-devant Province d'Alsace, Versailles, 1791.

Schmidt (Ch.). — La France a-t-elle eu au XIX$^{e}$ siècle une politique économique sur le Rhin? Revue de Paris, 1924, n° 4.

Mémoire présenté au Roi en faveur de la libre culture et fabrication des tabacs, Paris, 1815.

Pétition sur la modification du régime actuel du monopole des tabacs, Paris, 1817.

Mémoire des marchands sédentaires de la Ville de Strasbourg à la Chambre des Députés, Strasbourg, 1817.

Pétition sur l'introduction des denrées coloniales par la frontière de terre, Strasbourg, 1817.

Chaptal (J.-A.). — Rapport fait à la Chambre sur le projet de loi relatif au transit des denrées coloniales par l'Alsace, Paris, 1819.

Exposé des motifs du projet de loi relatif au transit des denrées coloniales par l'Alsace, Paris, 1819.

Projet de loi relatif au transit des denrées coloniales par l'Alsace, Paris, 1819.

Hummel (J.). — Pétition concernant le transit de Strasbourg et de l'Alsace, Strasbourg, 1826.

idem. Lettre adressée à M. Thiers sur le projet de loi des douanes, Strasbourg, 1834.

Gross. — Uber den Fruchthandel, Strasbourg, 1830.

Réclamation des manufacturiers alsaciens contre la levée des prohibitions, Mulhouse, 1835.

Kochlin (N.). — Enquête commerciale, Strasbourg, 1835.

Wolfram (G.). — Zur Geschichte des Postwesens, Strasbourg, 1897.

Sengenwald (J.). — Aperçu historique et critique sur le commerce de Strasbourg depuis la Révolution jusqu'à nos jours, Strasbourg, s. d.

Rieffel (E.). — Das Börsen-und Marktwesen in Strassburg i/Els., Strasbourg, 1910.

Sengenwald (J.). — Rapport sur la levée des prohibitions, Strasbourg, 1857.

Tisserand (E.) & Lefébure (L.). — Etude sur l'économie rurale de l'Alsace, Paris et Strasbourg, 1869.

Martzloff (G.). — Die Landwirtschaft im Elsass im vorigen Jahrhundert unter französischer Herrschaft, Strasbourg, 1913.

Amthor (K.). — Uber die Entwicklung der Bierbrauerei bis zur Mitte dieses Jahrhundert, Strasbourg, 1897.

Le pour et le contre sur l'admission temporaire des tissus, Mulhouse, 1868.

Qu'est-ce que l'admission temporaire? Mulhouse, 1870.

Loeper (K.). — Zur Geschichte des Verkehrs in Elsass-Lothringen, Strasbourg, 1873.

Altmeyer (M.). — Die Rheinschifffahrt Strassburgs im 19 ten Jahrhundert, Fribourg-en-Brisgau, 1902.

Bian (L.). — Note sur l'importation des tissus étrangers pour l'impression, à charge de réexportation, Mulhouse, 1862.

idem. Percement des Vosges, Mulhouse, 1868.

Manifestations en Allemagne sur les conséquences que pourrait avoir pour l'industrie l'annexion éventuelle de l'Alsace et de la Lorraine, Mulhouse, 1871.

Dieffenbach (H.). — Elsass-Lothringen und der Freihandel, Strasbourg, 1877.

Sengenwald (J.). — Des surtaxes d'entrepôt, Strasbourg, 1881.

Kiener (J.). — Rapport sur le tissage et les importations temporaires, Colmar, 1884.

Die zollfreie Admission von Baumwollgarnen vor dem Reichstage, Berlin, 1885.

Petition an den hohen deutschen Reichstag in Berlin, Strasbourg, 1893.

Tischert (G.). — Elsass-Lothringen und die Handelsverträge, Leipzig, 1898.

Berkholz (L.). — Die Wirkung der Handelsverträge auf Landwirtschaft, Weinbau und Gewerbe in Elsass-Lothringen, Thübingen und Leipzig, 1902.

Eingabe der elsässischen Baumwollindustriellen betreffend Baumwollgarn-und Gewebezölle, s. l., 1902.

Dollfus (A.). — Notes statistiques sur les industries du Bas-Rhin, Mulhouse, 1872.

idem. Notes statistiques sur les diverses industries du Haut-Rhin, Mulhouse, 1872.

Haug (H.). — Gewerbe und Handel im Bezirk Unter-Elsass dans Das Reichsland Elsass-Lothringen, erster Theil, p. 105-116.

Hertzog (A.). — Gewerbe und Handel im Bezirk Ober-Elsass dans Das Reischland Elsass-Lothringen, erster Theil, p. 117-133.

Grad (C.). — Histoire et statistique de l'industrie de la laine en Alsace, Colmar et Belfort, 1879.

Hausherr (L.). — Die Bedeutung des Weinbaues in Elsass-Lothringen, Berlin, 1914.

Denkschrift betreffend die Weinfrage in Elsass-Lothringen, Strasbourg, 1898.

Beckenhaupt (C.). — Der Hopfenbau in Elsass-Lothringen dans Das Reichsland Elsass-Lothringen, erster Theil, p. 184 et suiv.

Die wirtschaftliche Entwicklung Elsass-Lothringens unter der deutschen Verwaltung, Sonderabdruck der Nachrichten des statistischen Landesamtes für Elsass-Lothringen, Strasbourg, 1911.

Strauss (L.). — Deutsche Eisenbahnbaupolitik in Elsass-Lothringen, Francfort, 1927.

Frohliger (O.). — Die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen dans Das Reichsland Elsass-Lothringen, erster Theil, p. 156 et suiv.

Grad (C.). — Etudes économiques. Coup d'œil sur les chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, Colmar, 1875.

Honoré (F.). — La percée des Vosges, Paris, 1909 (N° de catalogue de la Bibliothèque nationale et universitaire de Strasbourg: M O VI 35.161).

Haug (H.). — Die elsass-lothringischen Kanäle, Berlin, 1913 (Catalogue de la Bibliothèque nationale et universitaire de Strasbourg: M O VI 35.158).

Statistik über den Verkehr auf den Kanälen und auf der Mosel, années 1880 et suiv., Strasbourg.

Geigel. — Landstrassen und Wege in Elsass-Lothringen dans Das Reichsland Elsass-Lothringen, erster Theil, p. 167 et suiv.

## LES BASES JURIDIQUES ET TECHNIQUES DU COMMERCE DE L'ALSACE CONTEMPORAINE

Banzet (G.). — Articles publiés dans le Répertoire pratique de droit et de jurisprudence d'Alsace et de Lorraine, années 1925-1928.

idem. Le régime douanier d'Alsace et Lorraine, Paris, 1928.

Charguéraud-Hartmann. — Le régime international du Rhin dans le Répertoire pratique de droit et de jurisprudence d'Alsace et de Lorraine, Paris, 1925.

Statistik des Deutschen Reiches, années 1920 et suivantes.
Laufenburger (H.). — Les répercussions du traité de commerce franco-allemand. Revue des Etudes coopératives, octobre-décembre 1927.
Les incidences en départements recouvrés de l'accord douanier franco-allemand du 17 août 1927,
Publication du Service des renseignements économiques et financiers de la Société Générale Alsacienne de Banque, Strasbourg, 1927.
Chemins de fer d'Alsace-Lorraine, Rapports sur les opérations des différents exercices, Strasbourg, années 1919 et suiv.
La Navigation du Rhin, Revue mensuelle, Strasbourg, années 1923 et s.
Julia (M.). — Le trafic charbonnier du port de Strasbourg, Thèse, Paris, 1926.
Haelling (G.). — Le Rhin politique, économique et commercial, Paris, 1921.
Lucius (M.). — Le Rhin et le port de Strasbourg, Paris, 1928.
Béliard (Ch.). — Le Grand Canal d'Alsace, Strasbourg, 1926.

## LES COURANTS COMMERCIAUX DE L'ALSACE CONTEMPORAINE

Revue d'Economie Politique, novembre-décembre 1924. Articles de Wittich, Lucius, Laufenburger, Thomas, Falcoz, Vigne, Majorelle, Thisse et Petit.
Tableau général du Commerce et de la Navigation, Paris, années 1923 et suiv.
Théry (E.). — Les richesses économiques de l'Alsace-Lorraine, Strasbourg, 1920.
Berichte des Statistischen Amtes des Saargebietes.
Lebensfragen des Saarwirtschaft, Sarrebruck, 1929.
Laufenburger (H.). — Les migrations dans l'industrie de la meunerie d'Alsace, La Vie en Alsace, Strasbourg, 1926 n° 9, et 1927 n° 12.
Rapports présentés aux Assemblées générales des Grands Moulins de Strasbourg, Strasbourg, années 1918 et suiv.
Lucius (M.). — L'importation de coton dans l'Hinterland du port de Strasbourg, Navigation du Rhin, 15 avril 1923.
Bing (Dr W.). — Grundlagen und Aufbau der französischen Kaliwirtschaft, Die Wirtschaftskurve der Frankfurter Zeitung, année 1924, 4e fascicule.
Uhry (A.). — Les mines de potasse alsaciennes étudiées dans leurs rapports avec la vie économique internationale, Revue Economique Internationale, Bruxelles, novembre 1928.
Laufenburger (H.). — L'industrie sidérurgique de la Lorraine désannexée et la France, Strasbourg, 1924.
Klein (M.). — L'électricité en Alsace et en Lorraine, Thèse, Strasbourg, 1930.

# TABLE DES MATIÈRES


PAGES

Préface . . . . . 1
Introduction . . . . . 3

## LE COMMERCE ALSACIEN AU XX[e] SIECLE

CHAPITRE I. — L'intégration de l'Alsace au marché français . . 5
1. Le transit et le système douanier de l'Alsace dans la première partie du XIX[e] siècle . . . . . 7
*a*) Le Blocus Continental . . . . . 8
*b*) La prohibition d'importer les denrées coloniales par les frontières de terre . . . . . 10
2. Relations de l'Alsace avec la France et l'étranger . . . . 15
*a*) L'industrie du tabac et le commerce de produits agricoles . . . . . 17
*b*) L'industrie textile . . . . . 21
3. Les transports . . . . . 24
*a*) Le déclin des routes . . . . . 25
*b*) La naissance des chemins de fer . . . . . 26
*c*) La construction des canaux . . . . . 27
CHAPITRE II. — L'Alsace sous la domination allemande . . . . . 31
1. Evolution de l'Alsace sous la domination allemande . . . 31
2. Le système douanier . . . . . 35
*a*) L'entrée en franchise des produits alsaciens en France . . . . . 35
*b*) Les insuffisances du régime douanier allemand . . . . 37
*c*) Les traités de commerce . . . . . 39
2. Les courants commerciaux de l'Alsace sous la domination allemande. . . . . 41
*a*) Période de 1871 à 1880 . . . . . 42
*b*) Période de 1880 à 1900 . . . . . 48
*c*) Période de 1900 à 1913 . . . . . 53
4. Les moyens de transport . . . . . 61
*a*) L'achèvement du réseau des chemins de fer . . . . . 62
*b*) Le trafic des canaux . . . . . 63
*c*) La création du port de Strasbourg . . . . . 65
*d*) Le réseau routier . . . . . 67

PREMIERE PARTIE

## LES BASES JURIDIQUES ET TECHNIQUES DU COMMERCE DE L'ALSACE

SECTION PREMIÈRE

**Le statut commercial de l'Alsace** . 73
CHAPITRE I. — Le régime temporaire dérivant de l'article 68 du Traité de Versailles . . . . . 73

1) La réglementation . . . . . 74
2) Les résultats . . . . . 76
Chapitre II. — Le régime conventionnel franco-allemand et les traités de commerce . . . . . 81
1) Les accords partiels franco-allemands . . . . . 81
2) Le traité de commerce franco-allemand du 17 août 1927 82
3) La réforme douanière . . . . . 84
4) Les effets de la réforme . . . . . 88
Chapitre III. — Particularités actuelles du statut douanier de l'Alsace . . . . . 93
1) Le trafic frontalier . . . . . 93
2) Le régime du Rhin . . . . . 94
*a*) Le statut international du Rhin . . . . . 95
*b*) Les entrepôts . . . . . 95
*c*) La surtaxe d'entrepôt . . . . . 97

SECTION DEUXIÈME

**Les voies utilisées par le commerce alsacien** 103
Chapitre IV. — Les Chemins de fer d'Alsace-Lorraine . . . . . 105
1) Statut. . . . . 105
2) L'expansion du réseau . . . . . 106
3) La politique tarifaire du réseau . . . . . 109
4) Les résultats obtenus . . . . . 110
Chapitre V. — Les Canaux . . . . . 113
1) La vitalité de la navigation intérieure en Alsace . . . . . 113
2) Le canal du Rhône au Rhin et le canal de Huningue . . . 115
3) Le canal de la Marne au Rhin et le canal des Houillères 117
4) La canalisation de la Moselle . . . . . 117
Chapitre VI. — Le port de Strasbourg et la navigation rhénane 119
1) Trafic depuis la guerre . . . . . 119
2) La constitution du port autonome et l'agrandissement du port . . . . . 124
3) L'avenir du port de Strasbourg . . . . . 124
Chapitre VII. — Le trafic routier . . . . . 129

DEUXIEME PARTIE

## LES COURANTS COMMERCIAUX DE L'ALSACE CONTEMPORAINE

SECTION PREMIÈRE

**L'orientation des courants commerciaux de l'Alsace** 135

Chapitre I. — Les courants intérieurs . . . . . 137
1) Les artères intérieures . . . . . 138
2) Le courant Nord-Sud et le Sud-Nord . . . . . 139
Chapitre II. — Relations de l'Alsace avec la Lorraine . . . . . 141
Chapitre III. — Relations de l'Alsace avec les autres régions françaises . . . . . 143
1) Courants d'échanges de capitaux . . . . . 143
2) Courants de marchandises . . . . . 145
3) Problèmes posés par le retour de l'Alsace à la France 147
Chapitre IV. — Relations de l'Alsace avec l'Allemagne . . . . . 151
1) Statistiques du trafic . . . . . 151
2) Sa diminution . . . . . 154
Chapitre V. — Relations de l'Alsace avec la Sarre . . . . . 157
1) Importance prise par le marché sarrois . . . . . 157

2) Sort futur des exportations alsaciennes en Sarre .... 160
Chapitre VI. — Relations de l'Alsace avec les autres pays étrangers .... 163
1) La force d'expansion de l'industrie et du commerce alsaciens .... 163
2) Relations avec la Suisse .... 165
3) Relations avec la Belgique et la Hollande .... 166
Chapitre VII. — Le transit .... 169
Chapitre VIII. — L'évolution du commerce extérieur de l'Alsace depuis la guerre .... 173

SECTION DEUXIÈME

**Etude de quelques courants particuliers** 177

Chapitre IX. — Le commerce de produits agricoles .... 177
1) L'apport de l'Alsace à la France .... 178
2) La viticulture .... 179
*a*) Les ventes en Allemagne .... 182
*b*) Les débouchés en Vieille-France et à l'étranger .... 183
3) Le houblon .... 184
4) Le commerce de céréales .... 188
Chapitre X. — Les débouchés des industries alimentaires.. . 191
1) La brasserie alsacienne .... 192
2) La meunerie .... 194
Chapitre XI. — L'industrie textile alsacienne et son marché.. 199
1) Le marché allemand .... 201
2) Le marché français .... 203
3) Le marché colonial .... 205
4) Le marché étranger .... 207
5) Les matières premières .... 209
6) Le coton des colonies .... 211
Chapitre XII. — Les ventes de potasse alsacienne en France et à l'étranger .... 215
1) Les phases du développement des mines alsaciennes jusqu'en 1926 .... 215
2) L'accord du 29 décembre 1926 .... 217
3) Le problème du transport des potasses .... 222
4) La potasse et l'industrie chimique .... 225
Chapitre XIII. — Le commerce du charbon .... 227
1) L'activité de l'Office des Houillères sinistrées .... 228
2) L'accord du 31 juillet 1930 .... 229
3) Le trafic charbonnier de Strasbourg .... 231
Chapitre XIV. — Les échanges de courant électrique .... 233
Conclusion .... 237
Bibliographie .... 238

Vu:
Strasbourg, le 6 Décembre 1930.
*Le Président de thèse*
LAUFENBURGER.

Vu:
Strasbourg, le 6 Décembre 1930.
*Le Doyen de la Faculté:*
DUQUESNE.

Vu et permis d'imprimer:
Strasbourg, le 8 Décembre 1930
*Le Recteur de l'Académie,*
*Président du Conseil de l'Université:*
PFISTER.